



Bruksela, dnia 7.11.2023 r.
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Europejskie prawo o klimacie stanowi, że Unia Europejska musi ograniczyć emisję gazów cieplarnianych w całej gospodarce o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. oraz osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r.¹ W komunikacie dotyczącym Europejskiego Zielonego Ładu² wskazano na potrzebę redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu o 90 % do 2050 r. w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej. W planie działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń³ propaguje się przejście na czystszy transport w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Ponadto, aby zmniejszyć zależność od paliw kopalnych, UE musi również poprawić swoją efektywność energetyczną, jak podkreślono w pakiecie REPowerEU⁴, w którym wymieniono rewizję dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego („dyrektywa CTD”)⁵ jako jedno z istotnych narzędzi w tym zakresie⁶.

Transformacja w kierunku niskoemisyjnego i energooszczędnego transportu towarowego wymaga kompleksowego podejścia. W komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁷ Komisja podkreśla, że należy wykorzystać wszystkie narzędzia polityczne, aby uczynić wszystkie rodzaje transportu bardziej zrównoważonymi, zadbać o szeroką dostępność zrównoważonych rozwiązań alternatywnych w systemie transportu multimodalnego oraz wdrożyć odpowiednie zachęty wspierające transformację. Wzywa się do podjęcia zdecydowanych działań służących wykorzystaniu zrównoważonych rodzajów transportu, w szczególności dzięki znacznemu zwiększeniu roli kolei, śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w transporcie towarów. Zgodnie z celami pośrednimi określonymi w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ruch, jeżeli chodzi o kolejowe przewozy towarowe, powinien zwiększyć się dwukrotnie, a ruch na śródlądowych drogach wodnych i szlakach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zwiększy się o 50 % do 2050. Podobnie w ramach Europejskiego Zielonego Ładu wezwano również do znacznego zwiększenia roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy.

Intermodalny transport towarowy, w tym transport kombinowany⁸ (zwane dalej łącznie „transportem intermodalnym”), ma zasadnicze znaczenie w kontekście umożliwienia większego upowszechnienia kolejowego i wodnego transportu towarowego, który sam w sobie bardzo rzadko zapewnia rozwiązania transportowe „od drzwi do drzwi”. Jednocześnie średni koszt zewnętrzny transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej na

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie), Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_pl

⁵ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi.

⁶ „Oszczędność energii w UE”, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Transport kombinowany jest podzbiorem transportu intermodalnego, który odpowiada definicji zawartej w dyrektywie CTD.

tonokilometr (tkm) jest prawie trzykrotnie niższy i wynosi odpowiednio 0,013 EUR za tkm i 0,019 EUR za tkm w porównaniu ze średnim kosztem zewnętrznym w przypadku pojazdów ciężarowych wynoszącym 0,042 EUR za tkm. Transport intermodalny, który obejmuje dowozowe odcinki drogowe na początku lub na końcu operacji, łączy lepszą efektywność środowiskową i efektywność energetyczną tych rodzajów transportu innego niż drogowy z dostępnością i elastycznością transportu drogowego. Transport intermodalny umożliwia korzystanie z efektywnie połączonych rodzajów transportu, w szczególności propagując rodzaje transportu o stosunkowo mniejszym śladzie środowiskowym, a tym samym optymalizując wykorzystanie istniejącej sieci transportowej i zasobów transportowych oraz ograniczając emisje i zużycie energii.

Transport intermodalny ma zatem zasadnicze znaczenie z punktu widzenia osiągnięcia ambitnych celów określonych zarówno w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, jak i w Europejskim Zielonym Ładzie. W związku z tym w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności Komisja ogłosiła, że wsparcie zazieleniania operacji transportu towarowego w Europie wymaga wprowadzenia zasadniczych zmian w istniejących ramach dotyczących transportu intermodalnego, które należy przekształcić w skuteczne narzędzie.

Nawet jeśli w ciągu ostatnich 30 lat nastąpił znaczny wzrost wolumenu transportu intermodalnego, w transporcie towarowym w UE nadal dominuje transport drogowy, ponieważ transport intermodalny często nie jest konkurencyjny w stosunku do transportu wyłącznie drogowego ze względu na różne czynniki. Po pierwsze, powodzenie transportu intermodalnego zależy od wydajności (dostępności, niezawodności, punktualności, prędkości) i kosztów każdej części łańcucha, tj. usług oferowanych przez transport kolejowy i wodny, terminale przeładunkowe, a także transport drogowy do „ostatniej mili”. We wszystkich tych elementach występują różnice w wydajności, które należy uwzględnić w odpowiednich przepisach sektorowych i działaniach podejmowanych przez przemysł. Po drugie, dopóki poziom internalizacji kosztów zewnętrznych różni się w poszczególnych rodzajach transportu, na średnich i długich dystansach transport inny niż drogowy i transport intermodalny nie będą konkurencyjne pod względem cenowym w porównaniu z operacjami wyłącznie drogowymi. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności Komisja wskazała, że zapewnienie, aby ceny były sprawiedliwie i efektywnie ustalane we wszystkich rodzajach transportu, wymaga wprowadzenia kompleksowego zestawu środków. Tylko wtedy zanieczyszczający i użytkownicy przejmą pełną odpowiedzialność za koszty, które generują, dzięki czemu użytkownicy będą mogli dokonywać wyborów zgodnie z tym, co jest najlepsze dla społeczeństwa. Zgodnie ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności zakłada się również, że proces pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych w UE powinien zostać zakończony do 2050 r., co sprawia, że przed upływem tego czasu konieczne będzie podjęcie dodatkowych działań, aby osiągnąć wyżej wymienione cele środowiskowe w tym terminie.

Od 1975 r. UE dysponowała instrumentem⁹ umożliwiającym wspieranie kwalifikujących się operacji transportu intermodalnego (tj. transportu kombinowanego) w celu uczynienia transportu towarów za pomocą transportu kombinowanego bardziej konkurencyjnym w stosunku do transportu wyłącznie drogowego, a tym samym zwiększenia upowszechnienia transportu kombinowanego.

⁹ Dyrektywa Rady 75/130/EWG z dnia 17 lutego 1975 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów drogowo-kolejowego transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi, Dz.U. L 48 z 22.2.1975.

W 1992 r. instrument ten zastąpiono dyrektywą Rady 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi („dyrektywą CTD”). Celem dyrektywy CTD jest uzupełnienie innych polityk modalnych z myślą o zwiększeniu konkurencyjności transportu intermodalnego obejmującego transport kolejowy, żeglugę śródlądową i żeglugę morską bliskiego zasięgu w połączeniu z niedługimi odcinkami drogowymi. Dyrektywa CTD jest jedynym instrumentem prawnym UE, w ramach którego bezpośrednio wspiera się transport intermodalny i zachęca w ten sposób do przechodzenia z transportu drogowego na inne, mniej emisyjne rodzaje transportu.

Aby zwiększyć skuteczność tej dyrektywy, w 1998 r. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie jej zmiany, ale wycofała go w 2001 r., ponieważ negocjacje nie przyniosły rezultatów.

W 2016 r. Komisja przeprowadziła ocenę REFIT¹⁰. Stwierdzono w niej, że dyrektywa CTD wciąż jest odpowiednim instrumentem wspierania transportu kombinowanego, ale że istnieją znaczne możliwości dalszej poprawy jej skuteczności, ponieważ niektóre przepisy są przestarzałe lub niejasne. Wady te obejmują wąski zakres kwalifikowalności, niewystarczające wsparcie gospodarcze i wymóg korzystania z dokumentów papierowych. W związku z tym w 2017 r. Komisja przedstawiła nowy wniosek. Wniosek ten wycofano w 2020 r., ponieważ negocjacje między współprawodawcami doprowadziły do rezultatu, w wyniku którego założenia dyrektywy CTD stałyby się mniej ambitne w okresie, gdy cele polityczne, odzwierciedlone w komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu¹¹, wskazywały kierunek odwrotny.

Aby spełnić te oczekiwania, Komisja przygotowała nowy wniosek dotyczący zmiany dyrektywy CTD. Celem tej inicjatywy jest zmiana ukierunkowania ram wsparcia ustanowionych tą dyrektywą, a tym samym zwiększenie konkurencyjności transportu intermodalnego w porównaniu z dalekobieżnym transportem drogowym, aby przyspieszyć przejście z drogowego transportu towarowego na inne rodzaje transportu, a w rezultacie zmniejszyć koszty zewnętrzne.

Zmieniona dyrektywa ma mieć zastosowanie do całego transportu intermodalnego w zakresie, w jakim dotyczy to krajowych ram polityki, sprawozdawczości i przejrzystości terminali, oraz ustanowić specjalne ramy wsparcia dla podzbioru operacji transportu intermodalnego, które umożliwiają osiągnięcie pewnego poziomu oszczędności kosztów zewnętrznych. Operacje te, stanowiące podzbiór transportu intermodalnego, nadal określa się mianem transportu kombinowanego.

Podczas opracowywania niniejszego wniosku uwzględniono doświadczenia uzyskane w pracach nad wnioskami z lat 1998 i 2017 oraz rezultaty negocjacji w ich sprawie. Chodzi mianowicie o następujące kwestie:

- Potrzebne jest fundamentalnie nowe podejście, jeżeli chodzi o warunki przyznawania wsparcia. W obowiązującej wersji dyrektywy CTD określono te warunki na podstawie długości poszczególnych odcinków drogowych i innych niż drogowe oraz odległości od odpowiednich terminali, co nie zawsze odzwierciedla rzeczywiste warunki geograficzne i prowadzi do trudności we wdrażaniu. Co bardziej istotne, kryteria te nie odzwierciedlają efektywności środowiskowej rzeczywistej operacji, w wyniku czego wsparcie nie jest ukierunkowane na operacje zapewniające oszczędności kosztów zewnętrznych.

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

- Przepisy dotyczące inwestycji mających na celu osiągnięcie wystarczającej zdolności przepustowej terminali, choć konieczne, nie wpisują się dobrze w zakres dyrektywy i wiele państw członkowskich sprzeciwiło się ich włączeniu. W związku z tym kwestie te uwzględniono obecnie we wniosku Komisji dotyczącym rewizji rozporządzenia w sprawie TEN-T¹².
- Wykorzystanie rozwiązań cyfrowych do kontroli zgodności i egzekwowania przepisów, które to rozwiązania mogłyby również ułatwić gromadzenie danych dotyczących funkcjonowania rynku i poprawy skuteczności środków wsparcia gospodarczego.
- W państwach członkowskich panują zróżnicowane warunki, które wymagają stosowania różnych podejść w zakresie środków wsparcia.

Biorąc pod uwagę o założone cele, niniejszą inicjatywę podzielono na cztery obszary:

- Warunki uzyskania wsparcia i wymogi dotyczące dowodu spełnienia tych warunków
Warunki, na podstawie których operacje intermodalne wchodzą w zakres wsparcia przewidzianego w niniejszej dyrektywie, uproszczono w taki sposób, aby objęły większą część transportu intermodalnego, aby wyeliminować niejasności i możliwości błędnej interpretacji oraz nierównego traktowania oraz ustanowić jednoznaczną podstawę na potrzeby decyzji w sprawie spełnienia tych warunków. Obejmuje to warunki dotyczące zakresu geograficznego, jednostek ładunkowych i systemu ich identyfikacji, postępowania z pustymi kontenerami, minimalnego poziomu oszczędności kosztów zewnętrznych, jaki należy osiągnąć, konieczności określenia zasad obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych, a także treści dowodu spełnienia warunków i zasad regulujących tę kwestię.
- Ramy wsparcia
Podstawowym celem całej dyrektywy jest zapewnienie ram wsparcia na potrzeby transportu intermodalnego, w tym odpowiednich środków regulacyjnych lub gospodarczych. Z oceny REFIT wynika jednak, że wpływ ram wsparcia ustanowionych dyrektywą CTD w celu zwiększenia względnej konkurencyjności transportu kombinowanego był niewystarczający. Również w 70 ze 100 odpowiedzi udzielonych w ramach otwartych konsultacji publicznych potwierdzono, że stanowi to problem¹³. W niedawnym sprawozdaniu specjalnym Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczącym transportu intermodalnego również stwierdzono, że wsparcie na rzecz transportu intermodalnego nie jest wystarczająco skuteczne, ponieważ w UE nadal nie ma równych warunków działania dla intermodalnego transportu towarowego¹⁴. W ramach nowych przepisów rozszerzono istniejące wsparcie o następujące elementy:
 1. wprowadzono nowe ogólnounijne zwolnienie regulacyjne z krajowych zakazów używania pojazdów;
 2. zobowiązano państwa członkowskie do przeanalizowania istniejących środków oraz rozszerzenia lub ustanowienia nowych krajowych ram polityki – w tym

¹² COM(2021) 812 final

¹³ Dotyczyło to 11 organów publicznych (jednego z CZ, dwóch z BE, jednego z AT, trzech z FR i po jednym z NO, IT, DE, SE), 49 zainteresowanych stron z branży, czterech obywateli i sześciu respondentów z kategorii „inne”.

¹⁴ Europejski Trybunał Obrachunkowy (2023), *op. cit.*

odpowiednich środków o charakterze regulacyjnym lub gospodarczym – na potrzeby upowszechniania transportu intermodalnego;

3. określono cel polegający na ogólnej redukcji kosztów transportu kombinowanego o 10 % w każdym państwie członkowskim, aby ułatwić modernizacje technologiczne związane z transportem intermodalnym oraz utworzenie nowych połączeń między terminalami, które dotychczas nie były połączone.

– **Przejrzystość funkcjonowania rynku**

Jak stwierdzono w ocenie REFIT, brakuje przejrzystości, jeżeli chodzi o obecną sytuację w zakresie polityki krajowej i rynku, dzięki której można by ocenić, czy wsparcie jest dostosowane do rzeczywistych warunków. 18 z 49 uczestników badania¹⁵ zgodziło się lub zdecydowanie zgodziło się, że brakuje podstawy empirycznej do określenia odpowiedniego poziomu wsparcia. Komisja nadal będzie prowadziła sprawozdawczość, ale dane i okresy sprawozdawcze zostaną zaktualizowane, a działania te uzupełni zobowiązanie państw członkowskich do zapewnienia przejrzystości krajowych ram polityki w zakresie transportu intermodalnego, które wdrażają w celu wspierania transportu kombinowanego. Linki do wszystkich krajowych ram polityki i środków krajowych zostaną opublikowane w centralnym portalu prowadzonym przez Komisję. Wprowadzono ponadto klauzulę przeglądowną umożliwiającą ponowną ocenę przedmiotowych unijnych ram wsparcia.

– **Wymogi przejrzystości dotyczące terminali**

We wniosku wprowadzono wspólne wymogi przejrzystości dotyczące terminali, zapewniając, aby wszystkie terminale udostępniały publicznie dane dotyczące oferowanych w nich udogodnień i usług. We wniosku przewidziano również możliwość ustanowienia ram dotyczących kategorii terminali, opartych na poziomach usług, w odniesieniu do dostępnych usług i udogodnień. Środki te stanowią uzupełnienie proponowanej rewizji rozporządzenia w sprawie TEN-T, która dotyczy zdolności przepustowej i jakości terminali w sieci TEN-T.

• **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszą inicjatywę należy postrzegać w kontekście Europejskiego prawa o klimacie¹⁶ i Europejskiego Zielonego Ładu¹⁷, w których określono cele redukcji emisji gazów cieplarnianych. Należy ją postrzegać również w kontekście pakietu REPowerEU¹⁸, który ma na celu poprawę efektywności energetycznej UE i w ramach którego wskazano, że istotnym narzędziem w tym zakresie byłaby rewizja dyrektywy CTD¹⁹, oraz w kontekście planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń²⁰, w ramach którego propaguje się przejście na

¹⁵ 14 z 31 respondentów z branży oraz 4 spośród 8 organów.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie), Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ „REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_pl

¹⁹ „Oszczędność energii w UE”, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

czystszy transport w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Również w ramach strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wzywa się do podjęcia zdecydowanych działań w celu przestawienia transportu towarowego na bardziej zrównoważone rodzaje transportu.

Należy zauważyć, że konkretne rozważania polityczne dotyczące transportu kombinowanego prowadzono już w przeszłości. W 1992 r. Komisja opublikowała białą księgę w sprawie transportu wraz z towarzyszącym jej pakietem legislacyjnym, co doprowadziło do przyjęcia obecnej dyrektywy CTD, w pełni liberalizując rynek transportu kombinowanego w UE i zapewniając obowiązujące ramy wsparcia. W 1997 r. Komisja opublikowała specjalną strategię dotyczącą transportu intermodalnego w Europie²¹. W białej księdze w sprawie transportu z 2011 r.²² określono cel szczegółowy polegający na przestawieniu 30 % dalekobieżnych (powyżej 300 km) przewozów drogowych towarów na transport kolejowy lub transport wodny do 2030 r., a do 2050 r. – ponad 50 % tych przewozów.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek stanowi uzupełnienie innych strategii transportowych, które a) mają na celu zwiększenie efektywności środowiskowej poszczególnych rodzajów transportu, b) przyczyniają się do internalizacji kosztów zewnętrznych w drodze stosowania zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” oraz c) zapewniają przejrzystość w zakresie dostępnych usług i przepisów mających zastosowanie do sektora lub jego części.

Do zwiększenia zrównoważenia poszczególnych rodzajów transportu pod względem ich efektywności energetycznej i wykorzystania zrównoważonych paliw, a tym samym zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu, odniesiono się w szeregu narzędzi politycznych, takich jak normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich²³, zmieniona dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii (RED II)²⁴ oraz rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych.

Podobna sytuacja ma miejsce, jeżeli chodzi o internalizację kosztów zewnętrznych – kwestii tej poświęcono już szereg środków, aby umożliwić społeczeństwu dokonywanie właściwych wyborów. Środki te obejmują ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych, opłaty za korzystanie z infrastruktury, podatki energetyczne i podatki od pojazdów, które są stopniowo dostosowywane i wprowadzane. Ostatecznie muszą być połączone w ramach wzajemnie zgodnej, uzupełniającej się i spójnej polityki, jednak zgodnie ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności może to potrwać do 2050 r.²⁵

Chociaż w przepisach dotyczących poszczególnych rodzajów transportu przewidziano różne obowiązki w zakresie przejrzystości i sprawozdawczości, zasadniczo nie uwzględniano w nich kwestii międzymodalnej sprawozdawczości i wymiany informacji (istotnej dla transportu intermodalnego). Ponadto wartość dodana i atrakcyjność transportu intermodalnego zależą od wydajności poszczególnych rodzajów transportu i dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury. W związku z tym niniejszą inicjatywę opracowano w ścisłej koordynacji z innymi przepisami i wnioskami ustawodawczymi dotyczącymi

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Rozporządzenie (UE) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności określono kamień milowy, zgodnie z którym najpóźniej do 2050 r. wszystkie koszty zewnętrzne transportu w obrębie UE mają być pokrywane przez użytkowników transportu.

transportu, w tym w ramach pakietu w sprawie ekologicznego transportu, którego częścią jest niniejsza inicjatywa.

Inicjatywa jest również silnie powiązana z innymi elementami tego pakietu, w szczególności z inicjatywą na rzecz zwiększenia udziału kolei w transporcie międzynarodowym²⁶ oraz rewizją dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów w transporcie drogowym²⁷, które są istotne w kwestii usunięcia barier dla transportu intermodalnego specyficznych dla danego rodzaju transportu.

Ponadto nowe wspólne unijne ramy dotyczące rozliczania emisji gazów cieplarnianych w sektorach transportu i logistyki (CEEU) oraz wdrożenie rozporządzenia w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu drogowego (eFTI)²⁸ stanowią wkład w ramy techniczne na potrzeby wdrożenia zmienionej dyrektywy CTD.

Rewizja jest również spójna z niedawno przyjętym komunikatem w sprawie programu NAIADES²⁹, w którym wezwano do większego zintegrowania śródlądowych dróg wodnych z nowoczesnym, transeuropejskim systemem transportu intermodalnego.

Ponadto warunkiem wstępnym korzystania z transportu intermodalnego i multimodalnego jest dostępność odpowiedniej infrastruktury o wystarczającej zdolności przepustowej. Niedawne badanie dotyczące technologii przeładunkowych³⁰ pokazało, że w sieci TEN-T występują pewne braki w odniesieniu do transportu intermodalnego oraz że istniejąca zdolność przeładunkowa jest niewystarczająca w przypadku transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej. Kwestię zdolności przepustowej terminali poruszono we wniosku Komisji dotyczącym rewizji rozporządzenia w sprawie TEN-T³¹, w którym po raz pierwszy nałożono na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia wystarczającej zdolności przepustowej multimodalnych terminali towarowych w oparciu o specjalną analizę i plan działania. Można oczekiwać, że środki te zapewnią lepszą przepustowość infrastruktury dla transportu intermodalnego w najbliższym dziesięcioleciu.

Obowiązki określone w niniejszej dyrektywie pozostają bez uszczerbku dla stosowania odpowiednich zasad pomocy państwa. W dyrektywie zawarte zostaną kryteria określające kategorię operacji o największym potencjale w zakresie zmniejszenia kosztów zewnętrznych w transporcie oraz cele polityki dotyczące wspierania tego podzbioru operacji. Aby osiągnąć cele polityki określone w zmienionej dyrektywie CTD, państwa członkowskie mogą rozważyć wprowadzenie m.in. środków pomocy państwa. Samo włączenie środków do krajowych ram polityki przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy nie zwalnia państw członkowskich z oceny zgodności, która wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Komisji.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Miedzynarodowy-transport-towarowy-i-pasazerski-zwiekszenie-udziala-C5%82u-przewozow-kolejowych_pl

²⁷ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59. Umożliwia ona wykorzystywanie cięższych i dłuższych pojazdów drogowych w transporcie intermodalnym, w tym na odcinkach drogowych w transporcie kombinowanym.

²⁸ Rozporządzenie (UE) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs [Analiza porównawcza technologii przeładunkowych dotyczących transportu intermodalnego i ich kosztów], PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_pl

³¹ COM(2021) 812 final.

Niniejszy wniosek jest również zgodny z ostatecznymi propozycjami przedstawionymi w ramach Konferencji w sprawie przyszłości Europy, w szczególności z propozycją 3 dotyczącą zmiany klimatu, energii i transportu, w ramach której wezwano do przeciwdziałania zmianie klimatu i przestrzegania globalnych celów klimatycznych.

Należy również zauważyć, że niektóre zainteresowane strony poruszyły kwestię powiązania między dyrektywą CTD a kabotażem drogowym. Nadal istotne i ważne jest dalsze równe traktowanie międzynarodowego transportu kombinowanego i międzynarodowego transportu drogowego w odniesieniu do korzystania z usług przewoźników niemających siedziby w danym państwie, jak przewidziano w art. 4 dyrektywy CTD. W ramach rewizji rozporządzenia (UE) nr 1072/2009, przeprowadzonej w 2020 r.³², współprawodawcy przewidzieli odstępstwo od art. 4 dyrektywy CTD (ale tylko w przypadku niewłaściwego wykorzystania), potwierdzając w ten sposób, że art. 4 jest istotny i pozostaje w mocy³³.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

W tytule VI (art. 90–100) Traktu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ustanowiono prerogatywę UE w zakresie przyjmowania przepisów dotyczących wspólnej polityki transportowej. Art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE stanowi, że UE posiada kompetencje w dziedzinie transportu do ustanawiania środków pozwalających polepszyć bezpieczeństwo transportu, podczas gdy w art. 91 ust. 1 lit. d) TFUE przewidziano te same kompetencje w odniesieniu do „wszelkich innych potrzebnych przepisów”.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Unijny wymiar problemu

Zgodnie z zasadą pomocniczości, w dziedzinach, które nie należą do jej wyłącznej kompetencji, UE podejmuje działania tylko wówczas i tylko w takim zakresie, w jakim cele zamierzonego działania nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie. Koszty zewnętrzne transportu, w szczególności związane ze zmianą klimatu, są problemami transgranicznymi, których nie można rozwiązać wyłącznie za pomocą działań na poziomie krajowym lub lokalnym. Konieczność jak najszybszego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych wytwarzanych w transporcie towarowym dotyczy zarówno operacji transgranicznych, jak i krajowych. W związku z tym wskazany problem należy rozwiązać na szczeblu UE, ponieważ ma on wymiar transgraniczny.

Wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE

Celem inicjatywy jest wspieranie upowszechnienia transportu intermodalnego, w przypadku którego 81 % przewozów przypada na transport między państwami członkowskimi, w całej UE za pomocą środków wsparcia opartych na wspólnych warunkach kwalifikowalności. Z perspektywy polityki i rynku wewnętrznego jest to istotne do zapewnienia, aby zakładane korzyści osiągnięto w całej UE w sposób porównywalny. Biorąc pod uwagę ograniczony charakter obecnej dyrektywy CTD, niektóre państwa członkowskie zastosowały różne rodzaje wsparcia dla operacji transportu intermodalnego zarówno w formie niezharmonizowanego

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1055/2020 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym, Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 17.

³³ Niektóre państwa członkowskie wniosły skargi o stwierdzenie nieważności tego przepisu do Trybunału Sprawiedliwości (C-542/20, Litwa przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, C-545/20, Bułgaria przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, C-547/20, Rumunia przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oraz C-554/20, Polska przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie).

wsparcia regulacyjnego, jak i na podstawie zasad pomocy państwa. W niektórych przypadkach informacje na temat dostępności tych środków wsparcia mogły nie być w równym stopniu dostępne dla wszystkich podmiotów, w szczególności w przypadku operacji transgranicznych. Niektórzy operatorzy mogli uzyskać przewagę konkurencyjną wywołującą skutki wykraczające poza granice ich państw. Działanie UE ma na celu przyczynienie się do zagwarantowania porównywalnego traktowania podmiotów gospodarczych w całej UE, uproszczenia procedur administracyjnych dla przemysłu, państw członkowskich i Komisji oraz poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego. Nie można tego osiągnąć jedynie za pomocą ustanowienia przepisów na szczeblu państw członkowskich.

- **Proporcjonalność**

Wyborów dotyczących odpowiednich środków z zakresu polityki i wariantu strategicznego tworzącego strukturę niniejszej inicjatywy dokonano z należytym uwzględnieniem zasady proporcjonalności, co skutkowało jak najbardziej zrównoważonym podejściem. Podczas gdy we wniosku nałożono na państwa członkowskie obowiązek udzielania wsparcia na rzecz określonych rodzajów operacji transportu intermodalnego, w ocenie skutków wykazano, że wariant strategiczny zakładający jedynie dobrowolne wsparcie ze strony państw członkowskich nie wystarczy do osiągnięcia tego celu. Wybrany wariant strategiczny zapewnia wystarczające przesunięcie międzygałęziowe przy rozsądnych kosztach.

- **Wybór instrumentu**

Wybrany instrument – zmiana obowiązującej dyrektywy – umożliwi zadowalające osiągnięcie celu, jakim jest zwiększenie konkurencyjności transportu intermodalnego, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady pomocniczości. Jeżeli chodzi o zapewnienie wsparcia, państwa członkowskie będą miały swobodę określania własnych odpowiednich ram polityki przy użyciu najbardziej odpowiednich środków wsparcia.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W latach 2014–2016 przeprowadzono ocenę³⁴ dyrektywy CTD, w której stwierdzono, że dyrektywa nadal stanowi odpowiedni instrument wspierania transportu towarowego łączącego różne rodzaje transportu. Szacuje się, że przejście z transportu wyłącznie drogowego na transport intermodalny pozwoliło ograniczyć koszty zewnętrzne o 2,1 mld EUR w skali roku w 2011 r. Choć nie wszystkie te oszczędności można przypisać dyrektywie CTD, ustalono, że bez działań UE transgraniczne usługi transportu kombinowanego prawdopodobnie napotykałyby bariery wynikające z różnic w systemach prawnych, co sprawiłoby, że usługi transportu kombinowanego stałyby się mniej atrakcyjne lub wręcz niewykonalne.

Szereg przepisów dyrektywy CTD, np. wymóg korzystania z dokumentów papierowych, jest jednak przestarzałych, ponieważ odzwierciedlają sytuację na rynku, która panowała w 1992 r. Skuteczność innych przepisów dyrektywy jest ograniczona z powodu rozbieżności w zakresie transpozycji i wdrożenia na szczeblu państw członkowskich, które są w branży stałym źródłem problemów o charakterze praktycznym, w związku z czym przepisy te nie są w pełni efektywne. Ponadto skala środków wsparcia gospodarczego jest bardzo ograniczona i w związku z tym środki te nie mają znaczącego wpływu na konkurencyjność operacji intermodalnych. Zarówno przedstawiciele przemysłu, jak i organy administracji publicznej

³⁴ SWD (2016) 140 final.

wskazali w konsultacjach publicznych, że środki z zakresu polityki są proporcjonalne do osiągnięcia celów polityki.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Komisja aktywnie współpracowała z zainteresowanymi stronami i prowadziła wszechstronne konsultacje przez cały czas trwania procesu oceny skutków.

Działania konsultacyjne miały miejsce w 2021 i 2022 r., od publikacji wstępnej oceny skutków w sierpniu 2021 r. do ukierunkowanych konsultacji, które zakończono w sierpniu 2022 r.

Konsultacje miały następujące cele:

- zebranie informacji i opinii od zainteresowanych stron na temat najważniejszych problemów i związanych z nimi czynników, określenie odpowiednich celów polityki związanych z tymi problemami oraz określenie, zdefiniowanie i przegląd środków z zakresu polityki, które mogłyby zostać uwzględnione w ocenie skutków;
- zebranie informacji i opinii na temat prawdopodobnych skutków środków z zakresu polityki i poszczególnych wariantów.

W pierwszym etapie gromadzenia informacji zwrotnej zainteresowane strony miały możliwość przekazywania uwag do wstępnej oceny skutków od 19 sierpnia do 16 września 2021 r. Otrzymano łącznie 62 indywidualnych odpowiedzi.

Następnie w dniach od 7 marca do 30 maja 2022 r. na stronie internetowej „Wyraź swoją opinię” można było wziąć udział w otwartych konsultacjach publicznych. Ogółem otrzymano 101 odpowiedzi od różnych zainteresowanych stron. Niektóre zainteresowane strony załączyły do odpowiedzi udzielonych w ramach konsultacji dokumenty przedstawiające ich stanowiska.

Następnie przeprowadzono następujące działania w ramach ukierunkowanych konsultacji:

- Ukierunkowane badanie internetowe mające na celu zatwierdzenie definicji problemu i celów wariantów strategicznych, uzyskanie informacji w celu bardziej szczegółowego określenia środków/wariantów z zakresu polityki oraz dostarczenie danych niezbędnych do przeprowadzenia oceny wpływu środków i oczekiwanych kosztów. Badanie trwało od 16 maja do 24 czerwca 2022 r. i otrzymano 59 odpowiedzi.
- W okresie od maja do sierpnia 2022 r. przeprowadzono ukierunkowane wywiady z 29 zainteresowanymi stronami (w tym trzy wywiady rozpoznawcze w lutym 2022 r.).
- 25 października 2022 r. odbyło się jedno spotkanie ekspertów zainteresowanych stron z przedstawicielami przemysłu. Wzięło w nim udział 60 uczestników reprezentujących 55 organizacji.

W konsultacjach z zainteresowanymi stronami wykazano, że zainteresowane strony w dużym stopniu zgadzają się co do tego, że problemy i cele określone w ramach inicjatywy są istotne dla rozwoju transportu intermodalnego.

W konsultacjach dotyczących wstępnej oceny skutków i otwartych konsultacjach publicznych skupiono się na problemie na wyższym poziomie, a następnie w badaniu i wywiadach przyjęto bardziej szczegółowe i systematyczne podejście do określenia problemu i związanego z nim celu rewizji dyrektywy CTD. Kwestią, która często pojawiała się w informacjach zwrotnych dotyczących wstępnej oceny skutków, był brak jasności co do

definicji zawartej w obecnej dyrektywie CTD, podczas gdy inni respondenci sugerowali, że poza transportem drogowym i kolejowym dyrektywa powinna skupiać się w większym stopniu na żegludze śródlądowej i żegludze morskiej bliskiego zasięgu.

Jeżeli chodzi o definicję problemu, z konsultacji wynika, że wśród wszystkich zainteresowanych stron panuje dość powszechna zgoda co do tego, że w przypadku braku wsparcia transport intermodalny był konkurencyjny w stosunku do transportu wyłącznie drogowego w UE tylko w niektórych sytuacjach (63 z 95 odpowiedzi, tj. 66 %). Operatorzy terminali przedstawili jeszcze bardziej pesymistycznie opinie – trzech na pięciu uznało, że bez wsparcia transport intermodalny nigdy lub prawie nigdy nie jest konkurencyjny w stosunku do transportu wyłącznie drogowego. Zdecydowana większość grup zainteresowanych stron z branży zgodziła się, że brak konkurencyjności cenowej stanowi przeszkodę w rozwoju transportu intermodalnego, z wyjątkiem organizatorów transportu towarowego (np. operatorów logistycznych, spedytorów zajmujących się głównie transportem drogowym), którzy byli ogólnie bardziej sceptyczni pod tym względem.

Respondenci wskazali sześć czynników wpływających na konkurencyjność transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym: za najważniejsze uznali koszty przeładunku (87 z 94, tj. 93 %) i brak odpowiednich terminali w bliskiej odległości (85 na 95, tj. 89 %). W odniesieniu do obu tych kwestii co najmniej 75 % respondentów z każdej kategorii zainteresowanych stron i podkategorii sektora zgodziło się, że są to istotne czynniki. 80 % respondentów uznało za istotne kolejne cztery czynniki, tj.: niższa cena transportu drogowego w porównaniu z transportem intermodalnym w przypadku operacji „od drzwi do drzwi” (78 z 94, tj. 83 %); przyzwyczajenie do korzystania z transportu wyłącznie drogowego (78 z 94, tj. 83 %); brak odpowiedniej oferty usługowej w pobliskich terminalach (76 z 95, tj. 80 %); oraz opóźnienia/dłuższy czas przejazdu w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym (73 z 92, tj. 79 %). W przypadku każdej z tych kwestii co najmniej połowa respondentów z każdej kategorii zainteresowanych stron i podkategorii sektora uznała, że czynniki te są istotne, podczas gdy wśród organizatorów transportu tylko 3 z 7 respondentów uważało, że w przypadku operacji „od drzwi do drzwi” transport drogowy jest tańszy niż transport intermodalny/multimodalny.

80 ze 100 respondentów (80 %) wskazało, że istnieją różnice w konkurencyjności transportu intermodalnego w różnych państwach członkowskich, przy czym jako powód najczęściej wskazywali różnice w dostępnej infrastrukturze i dostępnych usługach, a także różnice w zakresie udzielanego wsparcia.

Jeżeli chodzi o źródła problemów, 26 z 49 uczestników badania przeprowadzonego wśród zainteresowanych stron zgodziło się lub zdecydowanie zgodziło się, że obecne kryteria kwalifikowalności są zbyt wąskie, ponieważ uwzględniają tylko operacje między państwami członkowskimi, jednostki załadunkowe muszą mieć minimalną wielkość, aby kwalifikować się do finansowania, a różne warunki kwalifikowalności mają zastosowanie do różnych kombinacji rodzajów transportu. Ponadto 24 z 49 uczestników stwierdziło, że obecne kryteria kwalifikowalności nie są w pełni adekwatne do propagowania upowszechnienia transportu intermodalnego i ograniczenia efektów zewnętrznych. 25 z 49 uczestników badania i 15 z 29 respondentów uznało, że obecna definicja kwalifikowalności pozwala na różne interpretacje.

18 z 49 uczestników badania zgodziło się lub zdecydowanie zgodziło się, że brakuje podstawy empirycznej do określenia odpowiedniego poziomu wsparcia, ponieważ w ocenie REFIT stwierdzono już, że w dyrektywie CTD brakuje skutecznych ram przeglądu rynku, które umożliwiłyby dostosowanie środków wsparcia do faktycznej sytuacji na szczeblu UE albo państw członkowskich. 20 z 49 uczestników badania poparło cel, jakim jest poprawa danych, analiz i sprawozdawczości na temat stanu transportu intermodalnego.

Zgodnie z oceną REFIT środki wsparcia ustanowione w dyrektywie CTD w celu zwiększenia względnej konkurencyjności transportu kombinowanego są bardzo ograniczone. W 70 ze 100 odpowiedzi udzielonych w ramach otwartych konsultacji publicznych zgodzono się, że jest to problem, a 19 z 49 uczestników badania przeprowadzonego wśród zainteresowanych stron zgodziło się lub zdecydowanie zgodziło się, że problemem są niskie, nieskuteczne i nieefektywne środki wsparcia.

W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności podkreślono potrzebę usprawnienia multimodalnej wymiany danych i inteligentnego zarządzania ruchem w celu uproszczenia złożonych rozwiązań regulacyjnych, administracyjnych i biznesowych. Operatorzy wykorzystują różne systemy z wieloma zróżnicowanymi interfejsami, wymogami dotyczącymi zbiorów danych i semantyką. 13 z 49 uczestników badania przeprowadzonego wśród zainteresowanych stron zgodziło się, że brakuje interoperacyjności oraz że rozdrobnienie poszczególnych systemów udostępniania danych stanowi znaczące ograniczenie. Jeżeli chodzi o niewydolność operacyjną terminali, 37 ze 100 respondentów biorących udział w otwartych konsultacjach publicznych uznało, że niska jakość usług w terminalach jest czynnikiem osłabiającym konkurencyjność transportu intermodalnego.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W celu potwierdzenia oceny skutków stanowiącej podstawę wniosku wykonawca zewnętrzny przeprowadził badanie (grudzień 2021 r. – czerwiec 2023 r.). Stanowiło ono cenne źródło informacji przydatnych w szczególności przy opracowywaniu wariantów strategicznych, ocenie oczekiwanych skutków oraz zbieraniu opinii zainteresowanych stron, na które sytuacja ma bezpośredni wpływ.

- **Ocena skutków**

Środki z zakresu polityki zawarte w niniejszym wniosku opierają się na wynikach oceny skutków. Sprawozdanie z oceny skutków [SWD(2023) 351] otrzymało początkowo negatywną opinię Rady ds. Kontroli Regulacyjnej Komisji [SEC(2023) 373]. Następnie zostało ponownie przedłożone Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej i otrzymało pozytywną opinię z zastrzeżeniami. Zalecenia przekazane przez Radę ds. Kontroli Regulacyjnej uwzględniono, a w załączniku 1 do sprawozdania z oceny skutków podsumowano, w jaki sposób to uczyniono.

W ocenie skutków rozważono pięć wariantów strategicznych służących osiągnięciu ustalonych celów. Wszystkie te pięć wariantów dotyczy następujących kwestii:

- uwzględnienie szerszego zakresu operacji w warunkach faktycznego przestrzegania przepisów;
- zwiększenie konkurencyjności dzięki ramom wsparcia;
- przejrzystość, współpraca i uproszczenie w zakresie wejścia na rynek;
- poprawa sprawozdawczości i informacji na temat funkcjonowania rynku.

Wariant strategiczny A jest wariantem przewidującym najłagodniejszą interwencję na szczeblu UE. Dotyczy on całego wewnątrzunijnego transportu intermodalnego. Kwalifikowalność opierałaby się na szerszym zbiorze efektów zewnętrznych, co wymagałoby uzyskania oszczędności kosztów zewnętrznych na poziomie co najmniej 40 %, przy zastosowaniu metodyki ustalonej w oparciu o wartości jednostkowe z Podręcznika dotyczącego kosztów zewnętrznych w sektorze transportu³⁵. Wytyczne dotyczące obliczeń

³⁵ CE Delft (2019).

zostałyby określone w akcie wykonawczym³⁶. Dane, które należy dostarczyć w celu potwierdzenia kwalifikowalności, byłyby poddawane przeglądowi i wiązane z platformami eFTI³⁷. Obecny obowiązek składania sprawozdań dwa razy w roku przez Komisję zostałby zastąpiony wezwaniem państw członkowskich do przeprowadzania regularnej analizy i planowania strategicznego w odniesieniu do zrównoważonych rodzajów transportu w celu wyboru odpowiedniego wsparcia. Chociaż w wariantcie strategicznym A nie zobowiązuje się państw członkowskich do udzielenia jakiegokolwiek wsparcia, zapewnia się w jego ramach zestaw narzędzi z uprzednio zdefiniowanymi narzędziami wsparcia do wyboru. Jeżeli chodzi o przejrzystość i współpracę terminali wprowadzone zostałyby, w drodze aktu wykonawczego, wspólne zasady przejrzystości dotyczące terminali.

W ramach wariantu strategicznego B połączono obowiązki na szczeblu UE z elastycznością w celu uwzględnienia szczególnych sytuacji krajowych. Zobowiązuje się w nim państwa członkowskie do wspierania transportu intermodalnego, ale daje im swobodę wyboru spośród poszczególnych narzędzi wsparcia wymienionych w zestawie narzędzi, aby uwzględnić wyzwania związane z krajowymi systemami transportowymi. Ten wariant strategiczny dzieli się na trzy podwarianty o różnym zakresie i warunkach kwalifikowalności. Wariant strategiczny B1 i wariant strategiczny B2a mają zastosowanie do wszystkich wewnątrzunijnych operacji transportu intermodalnego, natomiast wariant B2b ma zastosowanie wyłącznie do transgranicznych operacji wewnątrzunijnych. W wariantcie strategicznym B1 podstawą kwalifikowalności jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, przy czym próg 25 % oblicza się przy użyciu metodyki określonej we wspólnych unijnych ramach rozliczania emisji gazów cieplarnianych w sektorach transportu i logistyki (wniosek dotyczący inicjatywy CountEmissions EU). W wariantach strategicznych B2a i B2b podstawą kwalifikowalności jest szerszy zbiór efektów zewnętrznych przy wymaganym progu oszczędności wynoszącym 40 %, tak jak w wariantcie A. We wszystkich podwariantach wariantu strategicznego B dane, które należy przedstawić w celu potwierdzenia kwalifikowalności, byłyby poddawane przeglądowi i wiązane z platformami eFTI. W odniesieniu do analizy rynku i sprawozdawczości wszystkie podwarianty wariantu strategicznego B opierałyby się na obecnym zobowiązaniu Komisji do sporządzania sprawozdań co 5 lat przy wsparciu ze strony państw członkowskich i z wykorzystaniem specjalnych analiz rynkowych. We wszystkich podwariantach wariantu strategicznego B państwa członkowskie byłyby zobowiązane do osiągnięcia ogólnego zmniejszenia kosztów, a także zwiększenia skali modernizacji technologicznych, przy czym miałyby zarazem możliwość wyboru narzędzi służących dostosowaniu wsparcia do warunków krajowych (w określonych granicach) z zestawu narzędzi. Ponadto wzywa się państwa członkowskie do ułatwienia uruchamiania nowych tras intermodalnych. Wszystkie podwarianty wariantu strategicznego B obejmowałyby korzyść regulacyjną polegającą na zwolnieniu odcinków drogowych w ramach kwalifikowalnych operacji z krajowych zakazów używania pojazdów. Jeżeli chodzi o przejrzystość i współpracę terminali, przewidziane środki są takie same jak w wariantcie strategicznym A.

W wariantcie strategicznym C określono najsilniejszą interwencję na szczeblu UE. Dotyczy on wszystkich operacji wewnątrzunijnych. Kwalifikowalność stwierdza się w taki sam sposób, jak w przypadku wariantu strategicznego A i podwariantów wariantu strategicznego B2, na podstawie szerszego zbioru efektów zewnętrznych przy progu wynoszącym 40 %. Podobnie

³⁶ Aby zapewnić wystarczająco dokładne porównanie operacji, konieczne byłoby dalsze regularne aktualizowanie podręcznika, z uwzględnieniem najnowszych dowodów naukowych. Ponadto należy zapewnić spójność i komplementarność z przyszłymi ramami CEEU.

³⁷ Platformy elektronicznej wymiany danych między przedsiębiorstwami a organami (B2A) ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056.

jak w pozostałych wariantach dane, które należy dostarczyć w celu potwierdzenia kwalifikowalności, byłyby poddawane przeglądowi i wiązane z platformami eFTI. Obowiązek składania przez Komisję dwa razy w roku sprawozdań zostałby zastąpiony zobowiązaniem państw członkowskich do przeprowadzania regularnej analizy i planowania strategicznego, obejmujących całość systemu transportowego, w tym analizę poszczególnych rodzajów transportu. W odniesieniu do narzędzi wsparcia w wariantcie tym zobowiązuje się państwa członkowskie do zapewnienia zharmonizowanego wsparcia w celu zmniejszenia kosztów (części) kwalifikujących się operacji przeprowadzanych na ich terytorium na poziomie przyczyniającym się do upowszechnienia transportu intermodalnego. Ocenia się, że poziom tego wsparcia wyniesie 10 % całkowitych kosztów operacji „od drzwi do drzwi” ponoszonych przez nadawcę. Ten wariant strategiczny obejmowałby również zharmonizowane korzyści regulacyjne polegające na zwolnieniu odcinków drogowych w ramach kwalifikowalnych operacji z krajowych zakazów używania pojazdów. Wariant strategiczny C wymagałby ponadto ustanowienia określonego zbioru danych i zobowiązywałby do stosowania wspólnych zbiorów danych i protokołów wymiany danych. Środki na rzecz przejrzystości terminali są takie same jak w wariantach strategicznych A i B.

Na podstawie oceny za wariant preferowany uznano wariant strategiczny B2a. Służy on osiągnięciu założonego celu ze względu na zapewnienie największego przesunięcia międzygałęziowego i największych oszczędności kosztów zewnętrznych przy dobrym stosunku kosztów do korzyści, gwarantując zarazem spójność i zgodność z zasadami proporcjonalności i pomocniczości.

Oczekuje się, że wariant preferowany przyniesie znaczne stałe oszczędności kosztów administracyjnych dla przedsiębiorstw działających w sektorze intermodalnym. Oszczędności kosztów stałych dla operatorów zajmujących się transportem intermodalnym dzięki wykorzystaniu danych elektronicznych i platform eFTI szacuje się na 430 mln EUR rocznie. Zarazem terminale poniosłyby koszty administracyjne związane z aktualizacją informacji, których publikacja na ich stronie internetowej byłaby wymagana. Stały średni roczny koszt wszystkich terminali w latach 2025–2035 szacuje się na około 6 100 EUR. Oszczędności kosztów administracyjnych znacznie przewyższają te nieznaczne koszty, przy czym oszczędności kosztów administracyjnych netto dla przedsiębiorstw szacuje się na 430 mln EUR rocznie.

Aby zapewnić lepsze zastosowanie zasady pomocniczości, niezależnie od wyników oceny skutków pozostawia się państwom członkowskim całkowitą elastyczność w wyborze rodzaju środków do wdrożenia, przy czym państwa nadal muszą osiągnąć cel, jakim jest ograniczenie kosztów na poziomie 10 %. Aby zapewnić świadome decyzje i osiągnięcie zakładanych celów, w ramach wariantu preferowanego nakłada się na każde państwo członkowskie obowiązek oceny istniejących i potencjalnych środków oraz skonsolidowania wszystkich środków w jednolite krajowe ramy polityki. Wymóg ten jest podobny do obowiązku przeprowadzania analizy strategii intermodalnych w ramach wariantu strategicznego C, jednak mniej wymagający. Szacuje się, że ma niewielki wpływ na koszty (dodatkowe koszty jednorazowe do 1,1 mln EUR plus koszty stałe w wysokości 1,6 mln EUR co 5 lat). Zmiany te nie wpływają w znaczący sposób na ranking wariantów i wyboru preferowanego wariantu strategicznego.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek pociąga za sobą zwiększenie kosztów netto dla budżetu Unii o 2 mln EUR w latach 2025–2050. Wpływ wniosku na budżet opisano bardziej szczegółowo w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do niniejszego wniosku.

Wpływ na budżet wykraczający poza obecne wieloletnie ramy finansowe (WRF) przedstawiono w sposób orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Państwa członkowskie są zobowiązane do przyjęcia i opublikowania krajowych ram polityki obejmujących istniejące i nowe środki, które mają wpływ na transport intermodalny, najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej nowelizacji, a następnie do przeprowadzania oceny skutków swoich krajowych ram polityki co pięć lat. Muszą one zgłosić Komisji swoje krajowe ramy polityki oraz powiadamiać ją o wynikach swoich ocen.

Komisja będzie monitorować wdrażanie, wyniki i skutki niniejszego wniosku za pomocą zaproponowanych w nim obowiązków sprawozdawczych. Rok przed rozpoczęciem stosowania dyrektywy Komisja określi poziom bazowy na rynku, a następnie – pięć lat po wejściu w życie dyrektywy i co kolejne pięć lat – będzie sporządzać sprawozdanie na temat rozwoju gospodarczego transportu intermodalnego w UE. W gromadzeniu niezbędnych informacji będą ją wspierać państwa członkowskie; będzie też korzystać w tym celu z danych zagregowanych z platform eFTI. Sprawozdania będą dotyczyć w szczególności wolumenu ruchu intermodalnego w UE, głównych korytarzy transportu intermodalnego, głównych barier dla zwiększenia upowszechnienia transportu intermodalnego, konkurencyjności transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym (co obejmie analizę wsparcia udzielanego przez państwa członkowskie w ramach krajowych ram polityki) oraz zmian przepustowości terminali.

Najpóźniej po 10 latach Komisja oceni, czy należy kontynuować system wsparcia na podstawie niniejszej dyrektywy.

• **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Tytuł dyrektywy dostosowano w celu odzwierciedlenia jej rozszerzonego zakresu, w drodze usunięcia sformułowania „między państwami członkowskimi” oraz zastąpienia terminu „transport kombinowany” terminem „transport intermodalny”.

W art. 1 dyrektywy zmieniającej przewidziano następujące zmiany w dyrektywie 92/106/EWG:

- *Art. 1 obecnej dyrektywy CTD określa zakres stosowania dyrektywy, ustanawiając warunki, które należy spełnić, aby kwalifikować się do ram wsparcia na rzecz „transportu kombinowanego”. W zmienionej dyrektywie, w celu zapewnienia jasności, dodaje się dwa artykuły – z opisem zakresu stosowania (art. 1a) i definicjami (art. 1b) – oraz nowy art. 1c określający nowe warunki kwalifikowania operacji jako „transportu kombinowanego”.*
- *Art. 2 otrzymuje zaktualizowane brzmienie w celu usunięcia zbędnej daty docelowej przypadającej na 1993 r.*
- *Art. 3 zastępuje się tekstem zawierającym zaktualizowane wymogi dotyczące dowodu spełnienia warunków.*

- *Dodaje się art. 3a, w którym nakłada się na państwa członkowskie obowiązek przyjmowania, publikowania, wdrażania i oceny krajowych ram polityki na rzecz wspierania transportu intermodalnego.*
- *Art. 5 zastępuje się zaktualizowanym tekstem dotyczącym sprawozdawczości Komisji.*
- *Art. 6 ust. 1 otrzymuje zaktualizowane brzmienie w celu zapewnienia zgodności z zasadami pomocy państwa.*
- *Uchyla się art. 7.*
- *Art. 9 otrzymuje nowe brzmienie w celu aktualizacji nieaktualnych odniesień i uproszczenia tekstu.*
- *Dodaje się art. 9a, którym wprowadza się obowiązek zwolnienia odcinków drogowych w ramach transportu kombinowanego z krajowych zakazów używania pojazdów obowiązujących w weekendy i dni ustawowo wolne od pracy.*
- *Dodaje się art. 9b w celu ustanowienia wymogów przejrzystości dla intermodalnych terminali towarowych.*
- *Dodaje się art. 9c w celu ustanowienia warunków przekazania Komisji uprawnień na mocy niniejszej dyrektywy.*
- *Dodaje się art. 9d w celu ustanowienia procedury komitetowej na potrzeby wykonywania przez Komisję uprawnień do przyjmowania aktów wykonawczych.*
- *Uchyla się art. 10.*
- *Dodaje się załącznik zawierający orientacyjny wykaz środków wsparcia, o których mowa w art. 3a.*

Art. 2 dyrektywy zmieniającej zmienia rozporządzenie (UE) 2020/1056 w celu nałożenia na platformy eFTI obowiązku zapewnienia funkcji obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych dotyczących rocznych wolumenów transportu kombinowanego.

Art. 3 dyrektywy zmieniającej ustanawia obowiązek transpozycji i odroczenia wdrożenia.

Art. 4 dyrektywy zmieniającej określa datę wejścia w życie i rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy.

Art. 5 dyrektywy zmieniającej określa podmioty, do których skierowana jest dyrektywa.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniająca dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119³ ma na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. W przypadku transportu cel ten oznacza ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. o 90 %. Ponadto, aby zmniejszyć zależność od paliw kopalnych, Unia musi również poprawić swoją efektywność energetyczną, jak podkreślono w pakiecie REPowerEU⁴, i przejść na czystszy transport w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, jak przewidziano w planie działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁵.
- (2) Transport intermodalny łączy lepszą efektywność środowiskową i efektywność energetyczną transportu kolejowego i wodnego z dostępnością i elastycznością transportu drogowego, a zatem ma zasadnicze znaczenie z perspektywy umożliwienia

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Plan REPowerEU (COM(2022) 230 final).

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Droga do zdrowej planety dla wszystkich – Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby” (COM(2021) 400 final).

większego upowszechnienia kolejowego i wodnego transportu towarowego. Umożliwia również bardziej efektywny podział wolumenów między poszczególne rodzaje transportu i skutecznie przeciwdziała tym kosztom zewnętrznym transportu drogowego, które trudno jest w pełni zinternalizować, w szczególności kosztom związanym z zatorami komunikacyjnymi i wypadkami. Obecne ceny transportu nie odzwierciedlają jednak jeszcze w pełni negatywnych skutków wywoływanych przez poszczególne rodzaje transportu, co utrudnia skuteczne ograniczenie wpływu efektów zewnętrznych w drodze upowszechnienia bardziej zrównoważonych rozwiązań w zakresie transportu towarowego.

- (3) Dyrektywą Rady 92/106/EWG⁶ ustanowiono ramy wspierające rozwój transportu intermodalnego, a w szczególności operacji transportu kombinowanego. Dyrektywa zapewnia wsparcie na rzecz operacji transportu intermodalnego, które konkurują z operacjami transportu wyłącznie drogowego, i jest głównym aktem ustawodawczym Unii zachęcającym do przechodzenia z transportu drogowego towarów na rodzaje transportu o niższych emisjach, takie jak żegluga śródlądowa, żegluga morska bliskiego zasięgu i kolej. Chociaż dyrektywa 92/106/EWG przyczyniła się do rozwoju polityki Unii w zakresie przesunięcia międzygałęziowego, jej ograniczony zakres, niewystarczające wsparcie i niedociągnięcia we wdrażaniu ograniczyły jej skuteczność. Należy zatem zadbać o to, by operacje transportu intermodalnego w Unii, które zmniejszają koszty zewnętrzne ze względu na to, że są bardziej przyjazne dla środowiska, bezpieczniejsze, bardziej energooszczędne i powodują mniejsze zatory komunikacyjne niż transport drogowy, stały się atrakcyjne dla nadawców.
- (4) Jedynie operacje transportu intermodalnego, w przypadku których istnieje opłacalna komercyjnie alternatywa transportu wyłącznie drogowego, prowadzą do oszczędności kosztów zewnętrznych. W przypadku operacji intermodalnych łączących wyspy i kontynent nie ma alternatywy drogowej, natomiast oszczędności kosztów zewnętrznych można osiągnąć dzięki korzystaniu z różnych trasy z dłuższymi odcinkami żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub różnych odcinków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, które umożliwiają połączenie z transportem kolejowym i żegluga śródlądową.
- (5) Około jedna piąta operacji transportu intermodalnego odbywa się wyłącznie w obrębie jednego państwa członkowskiego. Negatywne skutki krajowych operacji transportu drogowego, a zwłaszcza emisje gazów cieplarnianych oraz zatory komunikacyjne, wykraczają jednak poza granice państw członkowskich. W związku z tym w celu zapewnienia, aby wszystkie operacje przyczyniające się do zmniejszenia kosztów zewnętrznych były traktowane w ten sam sposób, konieczne jest zachęcanie na poziomie Unii do prowadzenia zarówno międzynarodowych, jak i krajowych operacji transportu intermodalnego, w tym z wykorzystaniem różnych kombinacji rodzajów transportu.
- (6) Dostępność terminali przeładunkowych ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju transportu intermodalnego. Niniejsza dyrektywa nie powinna jednak obejmować środków wsparcia na rzecz zwiększenia przepustowości terminali, ponieważ są one zawarte w [*proszę dodać odniesienie do zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T, obecnie negocjowanego przez współprawodawców*].

⁶ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

- (7) Kwalifikowalność do korzyści wynikających z dyrektywy 92/106/EWG opiera się na limitach odległości pokonywanej w ramach poszczególnych części operacji. Takie podejście do definiowania „operacji transportu kombinowanego” nie wspiera w wystarczającym stopniu celu, jakim jest zmniejszenie kosztów zewnętrznych, ponieważ nie jest wystarczająco ukierunkowane. Ponadto nie odzwierciedla obiektywnie warunków i okoliczności panujących w różnych regionach i nie uwzględnia charakterystyki efektywności środowiskowej rzeczywistej operacji, w tym na przykład rodzaju pojazdu i wykorzystanego paliwa. W związku z tym udzielane wsparcie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do operacji transportu intermodalnego, które zapewniają wystarczający poziom oszczędności kosztów zewnętrznych i umożliwiają optymalne wykorzystanie sieci transportowej. Aby uwzględnić takie operacje, należy ustalić próg oszczędności kosztów zewnętrznych, w tym związanych z emisjami gazów cieplarnianych, zanieczyszczeniem powietrza, urazami i ofiarami śmiertelnymi, hałasem i zatorami komunikacyjnymi, dla operacji transportu intermodalnego w porównaniu z ekonomicznie opłacalną alternatywną operacją w ramach transportu wyłącznie drogowego. Próg ten powinien umożliwiać korzystanie ze wszystkich kombinacji rodzajów transportu, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby odcinki transportu kolejowego, śródlądowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu stanowiły główną część operacji intermodalnej. Ponadto przy obliczaniu oszczędności kosztów zewnętrznych należy uwzględnić koszty zewnętrzne wszystkich nieodłącznych części operacji transportu intermodalnego, aby umożliwić rzetelne porównanie z innymi rozwiązaniami transportowymi.
- (8) W przypadku operacji, które rozpoczynają się albo kończą poza Unią, bądź operacji, które zarówno rozpoczynają się, jak i kończą poza jej terytorium, bądź operacji, które rozpoczynają się i kończą w Unii, ale obejmują tranzyt przez państwo trzecie, część danej operacji transportu intermodalnego, która ma miejsce w Unii, powinna być objęta zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, jeżeli ta część operacji spełnia warunki określone w niniejszej dyrektywie – biorąc pod uwagę, że wiąże się z przesunięciem międzygałęziowym w Unii.
- (9) Operacje transportu intermodalnego mogą się znacznie różnić pod względem kombinacji rodzajów transportu i liczby poszczególnych części operacyjnych, w tym liczby poszczególnych odcinków transportowych. Operacje transportu kombinowanego wspierane na podstawie niniejszej dyrektywy mogą obejmować jeden lub dwa odcinki drogowe oraz jeden lub kilka odcinków innych niż drogowe. Biorąc pod uwagę, że transport na żadnym z poszczególnych odcinków transportowych w ramach operacji transportu kombinowanego nie mógłby się odbyć bez innych odcinków, a także zgodnie z orzecznictwem Trybunału, operacja od nadawcy aż do odbiorcy końcowego stanowi pojedynczą, niepodzielną operację transportową⁷. W związku z tym bariery dla jakiegokolwiek części operacji intermodalnej osłabiłyby rentowność całej tej operacji, a tym samym doprowadziłyby do zwiększonego wykorzystania transportu wyłącznie drogowego.
- (10) Aby umożliwić śledzenie intermodalnych jednostek ładunkowych w ramach łańcucha transportu intermodalnego w celu określenia operacji transportu intermodalnego, które kwalifikują się do korzyści wynikających z ram wsparcia na podstawie niniejszej dyrektywy, konieczne jest, aby w odniesieniu do intermodalnych jednostek ładunkowych wykorzystywanych we wszystkich tych operacjach stosowano istniejące i będące w powszechnym użyciu środki identyfikacji i oznakowania. Znormalizowana

⁷ Wyrok z dnia 7 maja 1991 r., Komisja/Włochy (C-45/89, Rec. 1991, s. I-2053), ECLI:EU:C:1991:185.

identyfikacja powinna również przyspieszyć obsługę intermodalnych jednostek ładunkowych w terminalach i ułatwić przepływ operacji transportu intermodalnego.

- (11) W transporcie kontenerowym może zaistnieć potrzeba odbioru lub zwrotu pustego kontenera w magazynie kontenerowym przed jego wykorzystaniem lub po jego wykorzystaniu do celów operacji transportu intermodalnego. W przypadku gdy takie przejazdy do magazynu są wykonywane ze specjalnymi pustymi kontenerami i są objęte umową przewozową dotyczącą operacji transportu intermodalnego lub jej częścią, należy je również uznać za integralną część operacji transportu intermodalnego.
- (12) W celu zapewnienia, aby ramami wsparcia ustanowionymi niniejszą dyrektywą były objęte wyłącznie kwalifikujące się operacje transportu intermodalnego, ważne jest, aby móc weryfikować zgodność każdej operacji z warunkami określonymi w ramach wsparcia. Nowoczesne narzędzia cyfrowe mogą dokonywać obliczeń oszczędności kosztów zewnętrznych i pomóc w weryfikacji zgodności. Platformy cyfrowych danych dotyczących transportu ustanowione na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056⁸ („platformy eFTI”) stanowią odpowiednie narzędzie, ponieważ są skonstruowane w taki sposób, by uwzględniać wymagane informacje regulacyjne, w tym obliczanie oszczędności kosztów zewnętrznych. W związku z tym korzystanie z platformy eFTI powinno być obowiązkowe w odniesieniu do wszystkich operacji, w przypadku których istnieje chęć skorzystania z ram wsparcia.
- (13) Należy ustanowić i regularnie aktualizować wspólną zharmonizowaną metodykę obliczeniową obejmującą wartości odniesienia kosztów zewnętrznych lub źródła takich wartości odniesienia, nadążając za tempem rozwoju wiedzy i bazy dowodowej. Dokładną metodykę należy zatem określić w drodze aktu wykonawczego, przy czym odpowiednich obliczeń należy dokonać zgodnie z wartościami jednostkowymi ustanowionymi w Podręczniku dotyczącym kosztów zewnętrznych w sektorze transportu⁹, w jego zaktualizowanej wersji.
- (14) Wymagane informacje dotyczące transportu powinny być rejestrowane na platformach eFTI przed rozpoczęciem operacji i powinny być ściśle ograniczone do danych i obliczeń niezbędnych do udowodnienia spełnienia warunków. Aby uniknąć obciążeń administracyjnych, właściwe organy krajowe nie powinny zwracać się o dodatkowe informacje do celów kontroli zgodności.
- (15) Aby umożliwić Komisji wywiązanie się z obowiązków sprawozdawczych określonych w niniejszej dyrektywie, niektóre dane dotyczące operacji transportu kombinowanego rejestrowane na platformach eFTI powinny być co roku udostępniane Komisji w formie zagregowanej.
- (16) Korzystanie z transportu intermodalnego może być konkurencyjne pod względem kosztów w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym na dłuższych dystansach, ponieważ koszty rodzajów transportu innych niż drogowy są zazwyczaj niższe w przeliczeniu na jednostkę. Na średnich i krótszych dystansach transport wyłącznie

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1056/2020 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Handbook on the external costs of transport [Podręcznik dotyczący kosztów zewnętrznych w sektorze transportu]. Komisja Europejska. Wersja 2019 – 1.1, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, ISBN 978-92-76-18184-2.

drogowy jest jednak często wybierany przez nadawców i organizatorów transportu ze względu na presję konkurencyjną, ponieważ na takich krótszych dystansach niższe koszty transportu w przeliczeniu na jednostkę nie są wystarczające, aby zrekompensować dodatkowe koszty organizacyjne i przeładunkowe wynikające z faktu, że transport intermodalny obejmuje szereg rodzajów transportu. W przypadku średnich dystansów różnica w konkurencyjności kosztowej wynosi średnio 10 %. W związku z tym, aby pobudzić szybki wzrost upowszechnienia transportu intermodalnego na średnich dystansach, państwa członkowskie powinny dostosować polityki krajowe i wdrożyć niezbędne środki regulacyjne i nieregulacyjne, które zapewniają poprawę konkurencyjności transportu intermodalnego.

- (17) Niektóre państwa członkowskie prowadzą politykę krajową wspierającą intermodalny transport kolejowy, intermodalną żeglugę śródlądową lub intermodalną żeglugę morską bliskiego zasięgu, dążąc do zmniejszenia różnicy kosztów między transportem drogowym a alternatywnymi wariantami transportu. Te polityki modalne nie zawsze są jednak jednolite dla poszczególnych rodzajów transportu lub sąsiadujących ze sobą państw członkowskich. Ponadto niektóre państwa członkowskie nie wprowadziły żadnych środków wsparcia. Fragmentacja spowodowana nieskoordynowanym podejściem zmniejsza skuteczność istniejącego wsparcia i powoduje nierówne warunki działania dla poszczególnych rodzajów transportu i państw członkowskich. W związku z tym wszystkie państwa członkowskie powinny ustanowić i wdrożyć krajowe ramy polityki wspierające upowszechnienie transportu intermodalnego, biorąc pod uwagę potencjał każdej kombinacji rodzajów transportu, a także interakcje wszystkich rodzajów transportu w sposób kompleksowy; państwa członkowskie powinny regularnie dokonywać ponownej oceny skuteczności i adekwatności środków krajowych.
- (18) Krajowe ramy polityki powinny obejmować zarówno istniejące, jak i planowane krajowe środki regulacyjne i nieregulacyjne wpływające na konkurencyjność transportu intermodalnego, wykorzystywane przez państwo członkowskie, takie jak zwolnienia regulacyjne lub preferencyjne traktowanie; opłaty, podatki, obciążenia i należności, w tym opłaty infrastrukturalne, opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i zatorów komunikacyjnych, a także opłaty mające zastosowanie do wyłącznie drogowego transportu towarów; oraz systemy wsparcia transportu towarowego mające zastosowanie do poszczególnych rodzajów transportu lub do transportu intermodalnego, w tym do wyłącznie drogowego transportu towarów lub jego konkretnych części. Środki wsparcia powinny mieć jednakowe zastosowanie do wszystkich operacji spełniających warunki uznania ich za operacje transportu kombinowanego. W razie potrzeby państwa członkowskie powinny współpracować z innymi sąsiadującymi państwami członkowskimi w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki. Koordynację tych krajowych ram polityki i ich spójność na poziomie Unii należy wspierać poprzez analizę rynku i sprawozdawczość Komisji.
- (19) Aby operacje intermodalne na średnich dystansach stały się konkurencyjne pod względem kosztów z operacjami wyłącznie drogowymi oraz aby zmotywować nadawców do przedstawienia swoich operacji na transport intermodalny, krajowe ramy polityki powinny przyczynić się do ogólnego łącznego zmniejszenia całkowitych kosztów operacji transportu intermodalnego „od drzwi do drzwi” o co najmniej 10 % w perspektywie średnioterminowej. Środki służące osiągnięciu takiego zmniejszenia mogą obejmować dostosowania i uzgodnienia prawne, gospodarcze, podatkowe lub administracyjne. Państwa członkowskie mogą wykorzystywać przychody

wygenerowane zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰ na rzecz operacji transportu intermodalnego objętych niniejszą dyrektywą. Z zastrzeżeniem przepisów mających zastosowanie do programów szczegółowych wsparcie może być również finansowane z istniejących instrumentów finansowych Unii.

- (20) Ponadto, aby umożliwić korzystanie z transportu intermodalnego, ważne jest specjalne wsparcie dla inwestycji pozwalających na niezbędną modernizację technologii intermodalnych. Wsparcie to może zaspokoić potrzeby technologiczne w przypadku terminali lub któregośkolwiek z rodzajów transportu w ramach transportu intermodalnego.
- (21) W przypadku braku połączeń innych niż drogowe między niektórymi terminalami lub w ich pobliżu konieczne może być wsparcie „rozruchowe” na rzecz uruchomienia nowych połączeń intermodalnych, ponieważ zapotrzebowanie na usługi w fazie rozruchu może nie być wystarczające do zapewnienia rentowności takich usług.
- (22) Państwa członkowskie mogą wprowadzić środki pomocy państwa, aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu i prawa o klimacie, pod warunkiem że środki te są zgodne z rynkiem wewnętrznym.
- (23) Środki wsparcia wprowadzone w krajowych ramach polityki mogłyby stanowić pomoc państwa. Ustanawiając środki w swoich krajowych ramach polityki państwo członkowskie powinno ocenić, czy którykolwiek z tych środków stanowi pomoc państwa, a ich ustanowienie pozostaje bez uszczerbku dla stosowania art. 107 i 108 TFUE. W przypadku gdy środek stanowi pomoc państwa, zastosowanie mają proceduralne i materialne zasady pomocy państwa. Przyjmuje się, że ocena zgodności środków pomocy państwa wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Komisji zgodnie z art. 108 TFUE.
- (24) W celu zapewnienia, aby praktyczne informacje na temat dostępnych środków wsparcia wdrożonych przez państwa członkowskie były łatwo dostępne publicznie i nieodpłatnie dla wszystkich podmiotów gospodarczych w Unii, powinny one być udostępniane na specjalnej stronie internetowej w centralnej lokalizacji umożliwiającej przedsiębiorstwom organizującym operacje międzynarodowe łatwe ich znalezienie.
- (25) Ważne jest, aby mieć pełen obraz rozwoju sytuacji rynkowej i wpływu środków wsparcia na upowszechnienie transportu intermodalnego. Taki obraz rynku powinien zapewnić porównywalność w całej Unii. Komisja powinna zatem nadal informować o rozwoju sytuacji rynkowej z pomocą państw członkowskich. Powinna ona najpierw wskazać poziom bazowy dla konkurencyjności kosztowej transportu intermodalnego z transportem drogowym, a następnie przedstawiać takie informacje co 5 lat, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu, by wszelkie środki wsparcia przyniosły efekty.
- (26) Specjalne przepisy wykonawcze na szczeblu Unii, które dotyczą szczególnych sytuacji w transporcie intermodalnym, mogą wspierać upowszechnienie i efektywność transportu intermodalnego. W celu zapewnienia efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej terminali i transportu innego niż drogowy ważne jest, aby ich działanie nie było utrudnione przez czasowe ograniczenia jazdy na odcinkach drogowych.

¹⁰ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (27) Aby zapewnić wszystkim operatorom i organizatorom transportu w Unii łatwy dostęp do informacji o usługach i udogodnieniach dostępnych w każdym intermodalnym terminalu przeładunkowym, informacje te powinny być publikowane bezpłatnie przez operatorów terminali na ich stronie internetowej. Aby zapewnić ramy określania poziomu usług oferowanych w intermodalnych terminalach przeładunkowych w Unii, należy ustanowić szczegółowy wykaz takich informacji w akcie wykonawczym.
- (28) Porównywalność poziomów usług oferowanych w różnych terminalach w Unii należy zapewnić poprzez ustanowienie kategoryzacji intermodalnych terminali przeładunkowych. W ramach takiej kategoryzacji należy unikać nadmiernej złożoności i obciążeń, a zatem powinna się ona opierać na już opublikowanych informacjach.
- (29) Specjalne wsparcie dla transportu intermodalnego jest konieczne jedynie do czasu, gdy cena rynkowa zacznie odpowiednio odzwierciedlać całkowity koszt różnych operacji transportowych dla społeczeństwa. W związku z tym po 10 latach należy przeprowadzić przegląd, aby ocenić, czy takie wsparcie jest nadal adekwatne, a jeśli tak, to jakiego może wymagać dostosowania.
- (30) Aby umożliwić wdrożenie niniejszej dyrektywy, platformy eFTI powinny zapewniać funkcje służące do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych.
- (31) W celu uwzględnienia technicznego charakteru niektórych wymogów należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszej dyrektywy o wykaz dalszych danych niezbędnych do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych operacji transportu intermodalnego, niezbędnych do wykazania zgodności z niniejszą dyrektywą, oraz zasad udostępniania rocznych danych zagregowanych dotyczących operacji transportu kombinowanego do celów analizy rynku. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (32) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy, a w szczególności szczegółowych zasad obliczania kosztów zewnętrznych, wykazu uprzednio określonych alternatywnych tras operacji intermodalnych na potrzeby połączeń wyspiarskich i kontynentalnych oraz informacji, które należy zapewnić w odniesieniu do usług dostępnych w terminalach i kategoryzacji terminali, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹².

¹¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (33) Celem niniejszej dyrektywy jest dalsze wspieranie przenoszenia transportu towarowego z dróg na bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu w celu zmniejszenia kosztów zewnętrznych unijnego systemu transportowego. Biorąc pod uwagę, że transport intermodalny ma przede wszystkim charakter międzynarodowy, a infrastruktura jest ze sobą powiązana, cel ten nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (34) Aby umożliwić niezakłóconą ciągłość transgranicznych operacji transportowych w Unii, należy odroczyć stosowanie krajowych przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do transpozycji niniejszej dyrektywy do czasu udostępnienia platform eFTI. To odroczone stosowanie powinno pozostawać bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminu transpozycji do prawa krajowego.
- (35) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających¹³ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych środków transpozycji. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (36) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 92/106/EWG i rozporządzenie (UE) 2020/1056,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 92/106/EWG

W dyrektywie 92/106/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:
„Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia ram wsparcia dla transportu intermodalnego towarów”;
- 2) uchyla się art. 1;
- 3) dodaje się art. 1a, 1b i 1c w brzmieniu:

„Artykuł 1a

Niniejszą dyrektywą ustanawia się ramy wsparcia dla operacji transportu intermodalnego prowadzonych w całości lub w części na terytorium Unii. Określa się również przepisy dotyczące wymogów przejrzystości w odniesieniu do intermodalnych terminali przeładunkowych.

¹³ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

Artykuł 1b

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „operacja transportu intermodalnego” oznacza przewóz pojedynczej intermodalnej jednostki ładunkowej między jej punktem załadunku a punktem rozładunku na co najmniej dwóch odcinkach transportowych, przy czym co najmniej jeden odcinek jest realizowany koleją, w ramach żeglugi śródlądowej lub w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a początkowy lub końcowy odcinek, bądź oba te elementy, są realizowane w ramach transportu drogowego, bez obsługi towarów podczas przeładunku między poszczególnymi odcinkami transportowymi, niezależnie od tego, czy jest on objęty jedną multimodalną umową transportową czy kolejnymi umowami transportu multimodalnego specyficznymi dla danego rodzaju transportu;
- 2) „operacja transportu kombinowanego” oznacza operację transportu intermodalnego spełniającą warunki określone w art. 1c ust. 2 na terytorium Unii;
- 3) „intermodalna jednostka ładunkowa” oznacza kontener, nadwozie wymienne lub naczepę bądź pojazd drogowy lub zespół pojazdów, wykorzystywane w transporcie intermodalnym;
- 4) „punkt załadunku” oznacza miejsce, w którym towary są ładowane do intermodalnej jednostki ładunkowej;
- 5) „punkt rozładunku” oznacza miejsce, w którym towary są wyładowywane z intermodalnej jednostki ładunkowej;
- 6) „koszty zewnętrzne” oznaczają koszty generowane przez użytkowników transportu i ponoszone nie przez nich, lecz przez całe społeczeństwo, związane w szczególności z emisjami gazów cieplarnianych, zanieczyszczeniem powietrza, urazami i ofiarami śmiertelnymi, hałasem i zatorami komunikacyjnymi;
- 7) „alternatywna operacja transportu wyłącznie drogowego” oznacza wirtualnie zaplanowaną, opłacalną z ekonomicznego punktu widzenia operację transportu wyłącznie drogowego intermodalnej jednostki ładunkowej, w ramach której cały transport odbywa się po drogach między tym samym punktem początkowym a punktem końcowym co w przypadku faktycznej operacji transportu kombinowanego;
- 8) „alternatywna morska operacja intermodalna” oznacza wirtualnie zaplanowaną, opłacalną z ekonomicznego punktu widzenia operację transportu intermodalnego, w ramach której wykorzystuje się jeden z odcinków morskich wymienionych w wykazie sporządzonym zgodnie z art. 1c ust. 7 do przewozu intermodalnej jednostki ładunkowej między tym samym punktem początkowym a punktem końcowym co w przypadku danej operacji transportu kombinowanego;
- 9) „intermodalny terminal przeładunkowy” oznacza intermodalny terminal towarowy z wyposażeniem służącym do przeładunku intermodalnych jednostek ładunkowych między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi pojazdami lub statkami, taki jak terminale w portach śródlądowych lub morskich, wzdłuż śródlądowych dróg wodnych, w portach lotniczych oraz terminalach kolejowo-drogowych;

- 10) „punkt początkowy odcinka transportowego” oznacza miejsce, w którym intermodalna jednostka ładunkowa rozpoczyna operację transportu kombinowanego w ramach danego rodzaju transportu;
- 11) „punkt końcowy odcinka transportowego” oznacza miejsce, w którym intermodalna jednostka ładunkowa kończy operację transportu kombinowanego w ramach danego rodzaju transportu;
- 12) „punkt początkowy operacji transportu kombinowanego” oznacza miejsce, w którym intermodalna jednostka ładunkowa zostaje załadowana na pojazd lub statek realizujący pierwszy odcinek transportowy w ramach operacji transportu kombinowanego w Unii, a w przypadku, gdy operacja transportu intermodalnego rozpoczyna się poza terytorium Unii – punkt wejścia intermodalnej jednostki ładunkowej na terytorium Unii;
- 13) „punkt końcowy operacji transportu kombinowanego” oznacza miejsce, w którym intermodalna jednostka ładunkowa zostaje wyładowana z pojazdu lub statku realizującego ostatni odcinek transportowy w ramach operacji transportu kombinowanego w Unii, a w przypadku, gdy operacja transportu intermodalnego kończy się poza terytorium Unii – punkt wyjścia intermodalnej jednostki ładunkowej z terytorium Unii;
- 14) „środki wsparcia” oznaczają środki i działania o charakterze gospodarczym, regulacyjnym, administracyjnym lub jakimkolwiek innym, mające na celu propagowanie upowszechnienia transportu intermodalnego.

Artykuł 1c

1. Wszystkie operacje transportu kombinowanego są objęte środkami wsparcia, o których mowa odpowiednio w art. 2, 3a, 4, 6, 8, 9 i 9a.
2. Operacja transportu kombinowanego musi spełniać następujące warunki:
 - a) z wyjątkiem operacji, o których mowa w lit. b), dana operacja generuje co najmniej 40 % mniej kosztów zewnętrznych niż alternatywna operacja transportu wyłącznie drogowego;
 - b) w przypadku połączeń między wyspą a kontynentem bez alternatywy drogowej dana operacja generuje co najmniej 40 % mniej kosztów zewnętrznych niż alternatywna morska operacja intermodalna;
 - c) intermodalna jednostka ładunkowa w ramach transportu nietowarzyszącego ma niepowtarzalny numer referencyjny zgodnie z systemem identyfikacji i oznakowania ustanowionym na podstawie aktualnych wersji norm międzynarodowych ISO6346 lub EN13044.
3. Transport drogowy pustego kontenera wykorzystywanego do danej operacji z lub do magazynu kontenerowego przed punktem załadunku lub rozładunku bądź po nim, w przypadku gdy taki transport podlega tej samej umowie przewozowej, uznaje się za integralną część operacji transportu kombinowanego. Żadnego innego przemieszczania się pojazdów drogowych przed punktem załadunku lub rozładunku bądź po nim nie uznaje się za część operacji transportu kombinowanego.
4. Przy obliczeniach kosztów zewnętrznych, o których mowa w ust. 2, uwzględnia się wszystkie części operacji, w tym operacje terminalowe, które mają miejsce w Unii, uwzględniając transport pustego kontenera, o którym mowa w ust. 3.

5. Środki wsparcia, o których mowa w art. 2, 3a, 4, 6, 8, 9 i 9a, stosuje się w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich operacji transportu kombinowanego, które są w całości lub w części przeprowadzane na terytorium Unii, niezależnie od pochodzenia przedsiębiorstwa organizującego operację lub realizującego całość lub część operacji.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące obliczeń kosztów zewnętrznych, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9d ust. 2.
7. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wykaz z góry określonych odcinków morskich w ramach alternatywnych morskich operacji intermodalnych, o których mowa w ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9d ust. 2.”;
- 4) art. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 2

Do operacji transportu intermodalnego nie mają zastosowania żadne systemy kwot ani systemy zezwoleń.

Artykuł 3

1. Aby skorzystać z ram wsparcia ustanowionych niniejszą dyrektywą, przedsiębiorstwo, które organizuje operację transportu kombinowanego, rejestruje i udostępnia informacje dotyczące transportu zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056* w sprawie platformy elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego („platforma eFTI”).
2. Informacje dotyczące transportu, o których mowa w ust. 1, rejestruje się przed rozpoczęciem danej operacji transportu kombinowanego i obejmują one wszystkie części takiej operacji. Takie informacje dotyczące transportu obejmują następujące elementy:
 - a) nazwę, adres i dane kontaktowe przedsiębiorstwa, które organizuje operację transportu kombinowanego;
 - b) nazwę, adres i dane kontaktowe przedsiębiorstwa, które odbiera intermodalną jednostkę ładunkową w punkcie końcowym operacji transportu kombinowanego;
 - c) nazwę, adres i dane kontaktowe intermodalnego terminalu przeładunkowego lub intermodalnych terminali przeładunkowych dla danej operacji transportu kombinowanego;
 - d) rodzaj transportowanej intermodalnej jednostki ładunkowej i jej numer referencyjny zgodnie z art. 1c ust. 2 lit. c);
 - e) miejsce odbioru lub dostawy pustego kontenera, jak wskazano w umowie przewozowej, o której mowa w art. 1c ust. 3, w stosownych przypadkach;
 - f) w odniesieniu do każdego odcinka transportowego – lokalizacje punktu początkowego i końcowego każdego odcinka transportowego w ramach operacji transportu kombinowanego w Unii, odpowiednią przewidywaną

datę rozpoczęcia i zakończenia oraz rodzaj transportu zastosowany w odniesieniu do każdego odcinka;

- g) dodatkowe informacje dotyczące transportu wymagane do obliczenia kosztów zewnętrznych operacji transportu kombinowanego, jak określono w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 1c ust. 6.

3. Informacje dotyczące transportu zarejestrowane zgodnie z ust. 2 wykorzystuje się, za pośrednictwem specjalnych funkcji platform eFTI, do:

- a) obliczenia oszczędności kosztów zewnętrznych, o których mowa w art. 1c ust. 2 lit. a);
- b) generowania rocznych danych zagregowanych dotyczących operacji transportu kombinowanego, o których mowa w art. 5 ust. 4 lit. a), b) i c).

Obliczenia, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) niniejszego ustępu, przeprowadza się zgodnie z przepisami ustanowionymi w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 1c ust. 6.

Agregacji, o której mowa w akapicie pierwszym lit. b) niniejszego ustępu, dokonuje się zgodnie z przepisami ustanowionymi w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 7.

4. Dowód spełnienia warunków określonych w art. 1c ust. 2 składa się z informacji dotyczących transportu, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz wyników obliczeń oszczędności kosztów zewnętrznych. Taki dowód spełnienia warunków musi być dostępny dla właściwych organów, a także dla stron zaangażowanych w daną operację transportu kombinowanego na tej samej platformie eFTI, na której zarejestrowano informacje dotyczące transportu oraz wyniki obliczeń. Do celów kontroli zgodności z niniejszą dyrektywą nie wymaga się dodatkowych informacji.

5. Do dnia 28 lutego każdego roku dostawcy usług eFTI lub przedsiębiorstwa będące właścicielami platform eFTI lub zarządzające nimi na potrzeby własnej działalności udostępniają Komisji dane zagregowane, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. b) niniejszego artykułu, do celów wypełnienia obowiązków sprawozdawczych Komisji zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. a), b) i c).

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 9c w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez ustanowienie dalszych szczegółów odnoszących się do informacji dotyczących transportu, o których mowa w ust. 2 lit. a)–f) niniejszego artykułu, oraz wykazu wymaganych dodatkowych informacji dotyczących transportu, o których mowa w ust. 2 lit. g) niniejszego artykułu.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 9c w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez ustanowienie wykazu rocznych danych zagregowanych, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. b) niniejszego artykułu, przepisów szczegółowych dotyczących generowania tych danych zagregowanych oraz warunków udostępniania tych danych Komisji.

8. W przypadku kontroli drogowych dopuszcza się rozbieżność między operacją transportu kombinowanego a przekazanymi informacjami, w szczególności w odniesieniu do informacji, o których mowa w ust. 2 lit. c) i f), jeżeli jest to należyście uzasadnione oraz spowodowane wyjątkowymi i nieprzewidzianymi okolicznościami pozostającymi poza kontrolą przewoźnika. Aby przedstawić wymagany dowód, kierowca może skontaktować się z siedzibą zarządu,

zarządzającym transportem, nadawcą lub innym przedsiębiorstwem, które organizuje daną operację transportu kombinowanego, lub z inną osobą lub podmiotem, która lub który są w stanie przedstawić dodatkowe uzasadnienie tej rozbieżności.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1056/2020 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).”;

5) dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. Do *[Urząd Publikacji, proszę wstawić datę: 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]* każde państwo członkowskie przyjmuje krajowe ramy polityki ułatwiającej upowszechnianie transportu intermodalnego, a w szczególności operacji transportu kombinowanego. Takie ramy obejmują co najmniej następujące elementy:
 - a) przegląd istniejących odpowiednich środków regulacyjnych i nieregulacyjnych mających wpływ na konkurencyjność operacji transportu różnymi rodzajami transportu, w tym operacji objętych zakresem art. 4, 6 i 9a, a także ocenę wpływu tych środków na operacje transportu intermodalnego;
 - b) wykaz środków niezbędnych do zmniejszenia luki konkurencyjnej w operacjach transportu intermodalnego w porównaniu z operacjami transportu wyłącznie drogowego, sporządzony na podstawie przeglądu i oceny, o których mowa w lit. a); orientacyjny wykaz odpowiednich środków znajduje się w załączniku.
2. Środki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mają na celu osiągnięcie następujących celów w porównaniu z oceną wyjściową zawartą w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 5 ust. 1:
 - a) ogólne zmniejszenie o co najmniej 10 % całkowitych kosztów operacji transportu kombinowanego na terytorium tych państw ponoszonych przez przedsiębiorstwa organizujące operacje transportu kombinowanego do dnia *[Urząd Publikacji, proszę wstawić datę: 90 miesięcy, tj. 7 lat i 6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]*;
 - b) zwiększenie modernizacji lub upowszechnienia technologii poprawiających efektywność operacji transportu intermodalnego oraz
 - c) w stosownych przypadkach, ustanowienie nowych połączeń kolejowych, śródlądowych dróg wodnych lub szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu między wcześniej niepołączonymi intermodalnymi terminalami przeładunkowymi.
3. Wprowadzenie do krajowych ram polityki środków, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, nie oznacza ich zgodności z prawem Unii lub z innymi przepisami. W przypadku gdy środki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, stanowią pomoc państwa, muszą być zgodne z mającymi zastosowanie przepisami proceduralnymi i przepisami prawa materialnego

dotyczącymi pomocy państwa, w tym z przepisami dotyczącymi zgłaszania, publikacji i przekazywania informacji Komisji.

4. Państwa członkowskie publikują swoje krajowe ramy polityki w internecie i powiadamiają o nich Komisję niezwłocznie i nie później niż miesiąc po ich przyjęciu, podając link do takiej publikacji oraz wszelkich przeprowadzonych ocen lub badań, w tym dotyczących wkładu tych środków w osiągnięcie celów określonych w ust. 2 niniejszego artykułu. W odniesieniu do środków stanowiących pomoc państwa, które nie są objęte rozporządzeniem w sprawie wyłączeń grupowych, obowiązek publikacji i zgłoszenia przewidziany w krajowych ramach polityki stanowi uzupełnienie obowiązku uprzedniego zgłoszenia i obowiązku stosowania okresu zawieszenia wynikających z zasad pomocy państwa określonych w art. 108 ust. 3 TFUE.
 5. Państwa członkowskie wdrażają środki, o których mowa w ust. 1. Publikują one w sposób łatwo dostępny i bezpłatny w internecie praktyczne informacje, takie jak warunki, procedura składania wniosków oraz wszelkie inne informacje istotne dla potencjalnych beneficjentów tych środków po ich przyjęciu, ale przed zastosowaniem takich środków. Jednocześnie państwa członkowskie przekazują Komisji link do tych informacji.
 6. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują w celu maksymalizacji wpływu środków, o których mowa w ust. 1, na transgraniczne operacje transportu intermodalnego.
 7. Co najmniej raz na pięć lat państwa członkowskie oceniają upowszechnienie i wpływ środków w swoich krajowych ramach polityki, o których mowa w ust. 1, w tym skuteczność i adekwatność tych środków pod względem zmniejszenia kosztów zewnętrznych i osiągnięcia celów określonych w ust. 2. Na podstawie tej oceny państwa członkowskie dostosowują swoje krajowe ramy polityki w zakresie niezbędnym do osiągnięcia tych celów. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji wyniki swoich ocen i zaktualizowanych ram polityki, aby pomóc jej w przygotowaniu sprawozdań, o których mowa w art. 5 ust. 2, oraz publikują te zaktualizowane krajowe ramy polityki w internecie.
 8. Komisja niezwłocznie publikuje linki do przekazanych przez państwa członkowskie informacji krajowych, o których mowa w ust. 4, 5 i 7, na swojej stronie internetowej poświęconej środkom wsparcia na podstawie niniejszej dyrektywy.”;
- 6) art. 5 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 5
1. Do [Urząd Publikacji, proszę wstawić datę: 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja przygotowuje sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady oceniające konkurencyjność transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym w państwach członkowskich, w tym zawierające analizę całkowitych kosztów „od drzwi do drzwi” głównych kategorii operacji transportu intermodalnego, w tym operacji transportu kombinowanego.
 2. Do [Urząd Publikacji, proszę wstawić datę: 90 miesięcy, tj. 7 lat i 6 miesięcy po przyjęciu niniejszej dyrektywy] r., a następnie co pięć lat, Komisja sporządza

sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat rozwoju gospodarczego transportu intermodalnego, w tym operacji transportu kombinowanego, w Unii.

3. Państwa członkowskie wspomagają Komisję przy sporządzaniu sprawozdań, o których mowa w ust. 1 i 2, w gromadzeniu informacji niezbędnych do tego celu.
4. W sprawozdaniach, o których mowa w ust. 1 i 2, przedstawia się i analizuje zmiany związane z operacjami transportu intermodalnego, w tym operacjami transportu kombinowanego. W szczególności sprawozdania te obejmują:
 - a) wolumen operacji intermodalnych w Unii w podziale na kombinacje rodzajów transportu, segmenty rynku, technologie przeładunkowe i rodzaje stosowanych intermodalnych jednostek ładunkowych oraz zasięg geograficzny (krajowy i wewnątrzunijny);
 - b) główne korytarze transportowe, w których wykorzystywany jest transport intermodalny, oraz główne obszary w Unii, gdzie nie jest on wykorzystywany, a także powody ich wykorzystywania i braku wykorzystania;
 - c) liczbę, gęstość rozmieszczenia i rodzaj terminali przeładunkowych świadczących usługi w zakresie operacji transportu kombinowanego;
 - d) główne zidentyfikowane przez użytkowników bariery w zwiększaniu upowszechnienia operacji transportu intermodalnego;
 - e) rozwój dostępnej zdolności przepustowej intermodalnych terminali przeładunkowych i obszarów, w których konieczne są dodatkowe zmiany;
 - f) dostępność, łatwość dostępu i kompletność informacji na temat intermodalnych terminali przeładunkowych;
 - g) analizę skuteczności i efektywności wsparcia udzielanego przez państwa członkowskie w kontekście ich krajowych ram polityki, jak przewidziano w art. 3a ust. 1 i 2;
 - h) konkurencyjność transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym;
 - i) korzyści dla środowiska wynikające z transportu intermodalnego, w szczególności w świetle zmieniających się wyników różnych rodzajów transportu w zakresie efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej i emisji gazów cieplarnianych.
5. W sprawozdaniach, o których mowa w ust. 1 i 2, proponuje się, w stosownych przypadkach, rozwiązania służące w przyszłości poprawie dostępności informacji oraz środki mające na celu poprawę sytuacji w sektorze transportu intermodalnego.
6. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1 i 2, Komisja ocenia, co najmniej raz na 10 lat, skuteczność i adekwatność przepisów niniejszej dyrektywy w ułatwianiu operacji transportu kombinowanego.”;
- 7) art. 6 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie mogą wprowadzić niezbędne środki, zgodnie z prawem Unii, w celu zapewnienia, aby podatki wymienione w ust. 3, które mają zastosowanie do pojazdów drogowych (samochodów ciężarowych, ciągników, przyczep lub naczep) w transporcie kombinowanym, były obniżane lub zwracane w formie ryczałtowej albo proporcjonalnie do przejazdów odbywanych przez takie pojazdy drogą kolejową w danym państwie członkowskich. Takie obniżki lub zwroty przyznaje państwo członkowskie, w którym pojazdy są zarejestrowane. W przypadku gdy takie środki stanowią pomoc państwa, muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami proceduralnymi i przepisami prawa materialnego dotyczącymi zasad pomocy państwa.

2. Pojazdy wykorzystywane wyłącznie do początkowych lub końcowych odcinków drogowych transportu kombinowanego mogą być zwolnione z podatków wymienionych w ust. 3, zgodnie z prawem Unii, jeżeli są opodatkowane oddzielnie. W szczególności w przypadku, gdy takie środki stanowią pomoc państwa, muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami proceduralnymi i przepisami prawa materialnego dotyczącymi zasad pomocy państwa.”;

8) uchyla się art. 7;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

W przypadku gdy naczepa lub przyczepa wykorzystywana w operacji transportu kombinowanego jest własnością przedsiębiorstwa wysyłającego lub odbierającego i jest transportowana na odcinku drogowym przy użyciu ciągnika będącego własnością drugiego zainteresowanego przedsiębiorstwa, zakupionego przez nie na warunkach odroczenia płatności lub będącego przedmiotem najmu ze strony takiego przedsiębiorstwa zgodnie z dyrektywą 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*, taki odcinek drogowy uznaje się za spełniający warunki art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1072/2009**.

* Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>.”;

10) dodaje się art. 9a, 9b, 9c i 9d w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Pojazdy wykonujące przewóz odcinkami drogowymi w ramach operacji transportu kombinowanego są zwolnione z zakazów używania pojazdów obowiązujących w weekendy, w nocy i w dni ustawowo wolne od pracy, mającego zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężarowych. Zwolnienie to nie ma zastosowania w przypadku ogólnych zakazów używania pojazdów mających zastosowanie do wszystkich pojazdów wykorzystywanych do celów prywatnych.

Artykuł 9b

1. Wszyscy operatorzy intermodalnych terminali przeładunkowych udostępniają na swojej stronie internetowej – publicznie i bezpłatnie – informacje o dostępnych usługach i udogodnieniach w terminalu.
2. Komisja może określić w drodze aktów wykonawczych szczegółowy wykaz informacji, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9d ust. 2.
3. Aby zapewnić ramy określania poziomu usług oferowanych w intermodalnych terminalach przeładunkowych w Unii, Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające kryteria dotyczące kategorii intermodalnych terminali przeładunkowych. Kryteria te ustanawia się przez określenie poziomów usług w odniesieniu do dostępnych usług i udogodnień z wykazu ustanowionego zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9d ust. 2.
4. W przypadku ustanowienia ram poziomu usług oferowanych w intermodalnych terminalach przeładunkowych w Unii operatorzy intermodalnych terminali przeładunkowych publikują mające zastosowanie poziomy usług zgodnie z ust. 1.

Artykuł 9c

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3 ust. 6 i 7, powierza się Komisji na czas nieokreślony od *[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy]* r.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 3 ust. 6 i 7, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3 ust. 6 i 7 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 9d

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011*.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 11) tekst określony w załączniku do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2020/1056

W rozporządzeniu (UE) 2020/1056 wprowadza się następujące zmiany:

W art. 9 ust. 1 dodaje się lit. l) i m) w brzmieniu:

„l) obliczenie oszczędności kosztów zewnętrznych, o których mowa w art. 3 ust. 3 akapit pierwszy lit. a) dyrektywy 92/106/EWG, zgodnie z metodyką ustanowioną w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 1c ust. 6 tej dyrektywy;

m) generowanie danych zagregowanych, o których mowa w art. 3 ust. 3 akapit pierwszy lit. b) dyrektywy 92/106/EWG, realizowane zgodnie z zasadami ustanowionymi w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 3 ust. 7 tej dyrektywy.”.

Artykuł 3

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę: 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę: 30 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

Spis treści

1.	STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY	3
1.1.	Tytuł wniosku/inicjatywy	3
1.2.	Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa	3
1.3.	Wniosek/inicjatywa dotyczy:	3
1.4.	Cel(e).....	3
1.4.1.	Cel(e) ogólny(e)	3
1.4.2.	Cel(e) szczegółowy(e).....	3
1.4.3.	Oczekiwane wyniki i wpływ	3
1.4.4.	Wskaźniki dotyczące realizacji celów	4
1.5.	Uzasadnienie wniosku/inicjatywy.....	4
1.5.1.	Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy	4
1.5.2.	Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.....	5
1.5.3.	Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań	5
1.5.4.	Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami	6
1.5.5.	Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków	7
1.6.	Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy.....	7
1.7.	Planowane metody wykonania budżetu	7
2.	ŚRODKI ZARZĄDZANIA	9
2.1.	Zasady nadzoru i sprawozdawczości	9
2.2.	System zarządzania i kontroli	9
2.2.1.	Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli.....	9
2.2.2.	Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia.....	9
2.2.3.	Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)	10

2.3.	Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom.....	10
3.	SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY	11
3.1.	Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ.....	11
3.2.	Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki	12
3.2.1.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne.....	12
3.2.2.	Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych	15
3.2.3.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne.....	17
3.2.4.	Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi	19
3.2.5.	Udział osób trzecich w finansowaniu	19
3.3.	Szacunkowy wpływ na dochody	20

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Mobilność i transport

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

nowego działania

nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁵¹

przedłużenia bieżącego działania

połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Ogólnym celem dyrektywy jest ułatwienie rozwoju transportu intermodalnego w ogólnym wewnętrznym transporcie towarowym oraz zmniejszenie kosztów zewnętrznych i zużycia energii w transporcie towarowym. Dyrektywa przyczyni się do realizacji celu zrównoważonego rozwoju nr 13 (Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom), celu nr 9 (Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność) oraz celu zrównoważonego rozwoju nr 11 (Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu).

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Cele szczegółowe dyrektywy są następujące:

- zapewnienie wsparcia dla szerszego zakresu operacji intermodalnych w warunkach faktycznego przestrzegania przepisów;
- zapewnienie lepszego wsparcia przez poprawę sprawozdawczości w zakresie transportu intermodalnego;
- zwiększenie konkurencyjności transportu intermodalnego w celu zmniejszenia kosztów zewnętrznych;
- poprawa przejrzystości i uproszczenie wejścia na rynek.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Oczekuje się, że wniosek przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym, a tym samym do

⁵¹ O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

propagowania wykorzystania tego pierwszego, co doprowadzi do zmniejszenia kosztów zewnętrznych.

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 1 zostanie określona na podstawie następujących wskaźników:

- wolumen operacji transportu intermodalnego w UE w podziale na kombinacje rodzajów transportu, segmenty rynku, technologie przeładunkowe i rodzaje stosowanych jednostek ładunkowych;
- główne korytarze, w których wykorzystywany jest transport intermodalny, oraz te, w których nie jest on wykorzystywany, wraz z powodami takiego stanu rzeczy.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 2 zostanie określona na podstawie następującego wskaźnika:

- przedstawienie w odstępach czasu określonych w dyrektywie sprawozdania na temat rozwoju gospodarczego transportu intermodalnego w Unii.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 3 zostanie określona na podstawie następujących wskaźników:

- konkurencyjność transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym oraz zmiana poziomów wsparcia oferowanego przez państwa członkowskie;
- *zmiany podziału zadań przewozowych i udziału transportu intermodalnego.*

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 4 zostanie określona na podstawie następujących wskaźników:

- rozwój zdolności przepustowej terminali przeładunkowych;
- dostępność, łatwość dostępu i kompletność informacji na temat terminali intermodalnych.

1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Wniosek zapewni ramy wsparcia na rzecz zwiększenia konkurencyjności transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym w celu stymulowania większego upowszechnienia tego pierwszego, a tym samym zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu towarowego. Obejmują one:

- wspólne i skuteczne warunki zapewnienia zgodności oraz przepisy dotyczące dowodu spełnienia warunków;
- środki gospodarcze i regulacyjne zwiększające konkurencyjność transportu intermodalnego;
- wymogi mające na celu zapewnienie przejrzystości terminali w odniesieniu do udogodnień i usług;
- przepisy dotyczące sprawozdań rynkowych i ich treść oraz klauzulę przeglądową służącą ponownej ocenie przydatności ram wsparcia po upływie określonego czasu.

Wszystkie te przepisy powinny być w pełni stosowane po 30 miesiącach od wejścia w życie przedmiotowej dyrektywy.

Niniejsza ocena skutków finansowych regulacji odnosi się w szczególności do badania, które ma zostać przeprowadzone w celu oceny, czy istnieje potrzeba opracowania ram kategoryzacji/oznakowania terminali, w zależności od wyników takiego badania, oraz do badań rynku będących źródłem informacji przy sporządzaniu sprawozdań.

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Przyczyny działania na poziomie europejskim (*ex ante*)

Zapewnienie zharmonizowanych przepisów dotyczących a) skutecznych warunków osiągnięcia zgodności i dowodu ich spełnienia oraz b) rodzajów wsparcia przyczyni się do zagwarantowania porównywalnego traktowania podmiotów gospodarczych w całej UE, uproszczenia postępowania administracyjnego dla przemysłu, państw członkowskich i Komisji oraz poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego. Na chwilę obecną ze względu na niedociągnięcia stwierdzone w odniesieniu do dyrektywy CTD, nie udało się osiągnąć tego poziomu harmonizacji.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (*ex post*)

Unijny sektor transportowy ma silny wymiar transgraniczny i odgrywa ważną rolę w swobodnym przepływie osób i towarów na rynku wewnętrznym UE. Wydajne usługi transportowe mają kluczowe znaczenie dla funkcjonowania łańcuchów dostaw i wzrostu gospodarki UE. Transport, co do którego oczekuje się dalszego wzrostu, wciąż jest jednak jednym z największych źródeł emisji gazów cieplarnianych i generuje znaczne dodatkowe koszty zewnętrzne związane z zatorami komunikacyjnymi, wypadkami i hałasem.

Przedmiotowa dyrektywa ma wyraźnie służyć jako instrument zmniejszający koszty zewnętrzne transportu przez zwiększenie konkurencyjności transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym, a tym samym propagowanie upowszechnienia tego pierwszego.

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

UE od dawna wspiera przesunięcie międzygałęziowe w kierunku rodzajów transportu bardziej przyjaznych dla środowiska i zachęca do wykorzystywania różnych rodzajów transportu w ich najlepszej możliwej kombinacji, aby zoptymalizować system transportowy i sieć transportową oraz zmniejszyć koszty zewnętrzne.

Od 1975 r. UE dysponuje instrumentem wspierającym kwalifikujące się operacje transportu kombinowanego jako dodatkową formę transportu intermodalnego. W 1992 r. instrument ten zastąpiono obowiązującą dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego (dyrektywą CTD).

Aby zwiększyć skuteczność dyrektywy CTD, w 1998 r. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie zmiany tej dyrektywy, w którym zaproponowała rozszerzenie

kwalifikowalności na krajowe operacje drogowe, ograniczenie odcinka drogowego do poziomu 20 % udziału we wszystkich operacjach, wyłączenie transportu na wyspy oraz zwolnienie transportu kombinowanego z zakazów używania pojazdów obowiązujących w weekendy. Ponieważ w trakcie negocjacji międzyinstytucjonalnych nie udało się osiągnąć porozumienia, Komisja wycofała wniosek w 2001 r.

W 2016 r. Komisja przeprowadziła ocenę REFIT, w której stwierdziła, że dyrektywa CTD wciąż jest odpowiednim instrumentem wspierającym transport kombinowany, ale że istnieje znaczny potencjał dalszej poprawy jej skuteczności, ponieważ niektóre zawarte w niej przepisy są przestarzałe lub niejasne, co daje duże pole do niejednoznacznej interpretacji dyrektywy, a tym samym niezharmonizowanego wdrożenia.

Następnie w 2017 r. Komisja przedstawiła nowy wniosek dotyczący zmiany dyrektywy CTD, w którym skoncentrowano się na wyjaśnieniu definicji w świetle istniejącego orzecznictwa i zgłaszanych skarg bez zmiany podejścia opartego na ustalonych odległościach w odniesieniu do różnych części operacji. Zaproponowano również promowanie inwestycji w infrastrukturę terminali oraz znaczną poprawę narzędzi wsparcia fiskalnego i gospodarczego.

Chociaż wszystkie państwa członkowskie z zadowoleniem przyjęły zmianę i poparły cel, jakim jest poprawa konkurencyjności transportu kombinowanego, wszelkie propozycje dotyczące rozszerzenia kwalifikowalności, a w szczególności rozszerzenia zakresu na operacje w państwach członkowskich, spotkały się raczej z oporem. Podobnie wiele państw członkowskich sprzeciwiało się obowiązkowi ułatwienia zwiększenia zdolności przepustowej terminali, choć udało się osiągnąć porozumienie co do obowiązku promowania inwestycji w terminale. Jeżeli chodzi o zwiększone wsparcie dla operacji transportu kombinowanego, opinie państw członkowskich były rozbieżne, co oznacza, że państwa członkowskie nie poparły zharmonizowanego obowiązkowego wsparcia, lecz obowiązek zapewnienia wsparcia przy jednoczesnym zapewnieniu państwom członkowskim swobody wyboru narzędzia wsparcia. Omawiany obecnie wniosek przygotowano z uwzględnieniem tych obaw państw członkowskich.

Parlament Europejski zasadniczo poparł wniosek, zaproponował dalsze zwiększenie ambicji w odniesieniu do wsparcia gospodarczego, ale również zwrócił się o pewne odstępstwa. Kilka poprawek wprowadzonych przez współprawodawców spowodowało modyfikację wniosku w taki sposób, że – gdyby wniosek przyjęto – jego poziom ambicji i skuteczność byłyby znacznie mniejsze niż w przypadku pierwotnego wniosku Komisji. W związku z tym Komisja wycofała wniosek.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Proponowana dyrektywa jest ważnym rezultatem komunikatu Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w którym przedstawiono wizję UE dotyczącą przyszłego systemu transportu. W strategii tej poinformowano, że Komisja planuje przeprowadzić przegląd ram regulacyjnych dotyczących transportu intermodalnego, w tym dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (w ramach inicjatywy przewodniej 4 – Ekologizacja transportu towarowego).

Dyrektywa stworzy synergię z innymi politykami transportowymi i aktami prawnymi ram regulacyjnych UE, które mają na celu efektywność środowiskową poszczególnych rodzajów transportu i systemu transportu albo internalizację kosztów zewnętrznych. Jeżeli chodzi o efektywność środowiskową, takimi aktami prawnymi są w szczególności rozporządzenie (UE) 2019/1242, COM(2021) 557 i COM(2021) 559. Środki ukierunkowane na internalizację kosztów zewnętrznych obejmują ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych, opłaty za korzystanie z infrastruktury, podatki energetyczne i podatki od pojazdów.

Wniosek jest zgodny z wieloletnimi ramami finansowymi. Inicjatywa wymaga sfinansowania co najmniej trzech badań rynku niezbędnych do wypełnienia obowiązków sprawozdawczych ustanowionych w dyrektywie oraz badania mającego na celu ocenę, czy istnieje potrzeba opracowania ram kategoryzacji/oznakowania terminali zgodnie z dyrektywą.

1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków*

Wpływ na budżet przedmiotowego wniosku omówiono w niniejszej ocenie skutków finansowych regulacji. Jeżeli chodzi o wydatki, konkretny wpływ tej inicjatywy na budżet ogranicza się do środków na badania wskazane w pkt 1.5.4. Wykonanie tych działań nie wymaga zwiększenia zasobów ludzkich Komisji Europejskiej. W obecnych WRF potrzeby te można zaspokoić przez przegrupowanie środków w ramach specjalnej linii budżetowej przeznaczonej na transport w wysokości 0,4 mln EUR. W obowiązujących WRF nie przewidziano żadnych dodatkowych kosztów. W WRF na okres po 2027 r. proponuje się finansowanie kosztów badań w ramach kolejnych WRF, nie uprzedzając porozumienia w sprawie WRF i programów.

1.6. **Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy**

Ograniczony czas trwania

Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

Nieograniczony czas trwania

Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2027 r. do 2037 r.,

po którym następuje faza operacyjna.

1.7. **Planowane metody wykonania budżetu**

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

przez agencje wykonawcze;

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;

- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
- organom prawa publicznego;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.

Uwagi

Nie dotyczy

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za składanie sprawozdań Parlamentowi Europejskiemu i Radzie a) na temat konkurencyjności transportu intermodalnego w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym przed stosowaniem dyrektywy i po rozpoczęciu jej stosowania, a następnie b) co pięć lat na temat rozwoju gospodarczego transportu intermodalnego w Unii. Po dziesięciu latach Komisja oceni, czy system wsparcia jest nadal potrzebny.

Zadania realizowane bezpośrednio przez DG MOVE są zgodne z realizowanym przez Komisję i agencje wykonawcze rocznym cyklem planowania i monitorowania, w tym w zakresie sprawozdawczości na temat wyników za pośrednictwem rocznego sprawozdania z działalności DG MOVE.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. *Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli*

Wdrażaniem proponowanej dyrektywy zarządzać będzie Komisja, a mianowicie DG MOVE. Finansowanie zostanie zapewnione w drodze zamówień publicznych. Wydatki będą realizowane w ramach zamówień objętych zarządzaniem bezpośrednim, przy pełnym zastosowaniu przepisów rozporządzenia finansowego. Strategia kontroli zamówień i dotacji w DG MOVE obejmuje szczegółowe prawne, operacyjne i finansowe kontrole *ex ante* procedur, a także podpisywania umów i porozumień. Ponadto wydatki poniesione na zakup towarów i usług podlegają kontroli *ex ante*, a w razie konieczności kontroli *ex post* i kontroli finansowej.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

Przewiduje się, że ryzyko błędu przy płatności i przy zamykaniu pozostanie poniżej 2 %.

Potencjalne ryzyko związane z udzielaniem zamówień na usługi o tej wartości uznaje się za niskie.

Ryzyko to ma związek z przeprowadzaniem postępowań o udzielenie zamówienia: z opóźnieniami, dostępnością danych, terminowym informowaniem rynku itp. Ryzyko byłoby objęte istniejącymi mechanizmami rozporządzenia finansowego i ograniczone przez zestaw kontroli wewnętrznych prowadzonych przez DG MOVE (systematyczne prawne i finansowe kontrole *ex ante* przed opublikowaniem zaproszeń do składania wniosków i przed udzieleniem zamówienia, monitorowanie i ocena rezultatów, audyty wydatków *ex post* określone w rocznych planach prac w zakresie audytu).

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Biorąc pod uwagę ograniczony zakres i kwotę planowanego finansowania ze środków UE oraz fakt, że beneficjentów tych środków uznaje się za beneficjentów niskiego ryzyka, oczekuje się, że zadania wynikające z proponowanej dyrektywy nie wygenerują dodatkowych kosztów kontroli powyżej obecnych kosztów kontroli ponoszonych przez DG MOVE.

2.3. **Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom**

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Stosowane będą standardowe środki zapobiegania i ochrony Komisji, w szczególności:

– Przed dokonaniem płatności pracownicy Komisji dokonują weryfikacji płatności za usługi, z uwzględnieniem zobowiązań umownych, zasad gospodarczych oraz dobrej praktyki finansowej lub zarządczej. Postanowienia dotyczące zwalczania nadużyć finansowych (odnoszące się do nadzoru, wymogów sprawozdawczych itp.) będą umieszczane we wszystkich umowach zawieranych przez Komisję z beneficjentami płatności i składanych przez nią u nich zamówieniach.

– W celu zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013 dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) i Prokuraturę Europejską (EPPO) ustanowioną rozporządzeniem Rady (UE) 2017/1939.

Komisja dalej utrzymuje solidną strategię w zakresie zwalczania nadużyć finansowych (CAFS), która jest obecnie przedmiotem rewizji.

Co więcej, w 2020 r. DG MOVE przyjęła zmienioną strategię zwalczania nadużyć finansowych (AFS). Strategia zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE opiera się na strategii Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych i przewidziano w niej szczegółową ocenę ryzyka przeprowadzaną wewnątrz w celu określenia obszarów najbardziej narażonych na nadużycia finansowe, istniejących już kontrolach oraz działaniach niezbędnych do poprawy zdolności DG MOVE do zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i korygowania.

Postanowienia umowne mające zastosowanie do zamówień publicznych dają służbom Komisji, w tym OLAF, możliwość przeprowadzania audytów i kontroli na miejscu w oparciu o zalecane przez OLAF standardowe przepisy.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn./niezróżn. ⁵²	państw EFTA ⁵³	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących ⁵⁴	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
1	02.20.04.01	Zróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

⁵² Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane

⁵³ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

⁵⁴ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	1	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	---	---

Dyrekcja Generalna: MOVE			Rok 2027	OGÓLEM ⁵⁵
○ Środki operacyjne				
Linia budżetowa 02.20.04.01	Środki na zobowiązania	(1a)	0,4	0,4
	Środki na płatności	(2a)	0,4	0,4
OGÓLEM środki dla DG MOVE	Środki na zobowiązania		0,4	0,4
	Środki na płatności		0,4	0,4

○ OGÓLEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,4	0,4
	Środki na płatności	(5)	0,4	0,4
OGÓLEM środki	Środki na		0,4	0,4

⁵⁵ Po 2027 r. koszty wniosku szacuje się na 0,6 mln EUR w 2032 r., 0,7 mln EUR w 2037 r., a na koniec przewiduje się dodatkowe 0,3 mln EUR. Oznacza to, że całkowite koszty dla budżetu UE wyniosą 2 mln EUR, co zgodnie z wnioskiem ma być finansowane z kolejnych WRF, nie uprzedzając porozumienia w sprawie WRF i programów.

na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	zobowiązania			
	Środki na płatności		0,4	0,4

○ OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	0,4	0,4
	Środki na płatności	(5)	0,4	0,4
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)		
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6	0,4	0,4
	Środki na płatności	=5+6	0,4	0,4

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do [załącznika do oceny skutków finansowych regulacji](#) (załącznika 5 do decyzji Komisji w sprawie przepisów wewnętrznych dotyczących wykonania sekcji dotyczącej Komisji w ramach budżetu ogólnego Unii Europejskiej), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓLEM
Dyrekcja Generalna: <.....>									
<input type="radio"/> Zasoby ludzkie									
<input type="radio"/> Pozostałe wydatki administracyjne									
OGÓLEM Dyrekcja Generalna <.....>	Środki								

OGÓLEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2027	Rok 2032	Rok 2037	Rok do potwierdzenia	OGÓLEM
OGÓLEM środki	Środki na zobowiązania	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
--	---------------------	-----	-----	-----	-----	------------

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)										OGÓLEM		
	PRODUKT																		
	Rodzaj ⁵⁶	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ⁵⁷ ...																			
- Produkt																			
- Produkt																			
- Produkt																			
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																			
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																			
- Produkt																			
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																			

⁵⁶ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

⁵⁷ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(e) ...”.

OGÓLEM																	
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁵⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓLEM
--	------------------------	------------	------------	------------	---	--------

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
Suma cząstkowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych								

Poza DZIAŁEM 7⁵⁹ wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym								
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych								

OGÓLEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

⁵⁸ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

⁵⁹ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
○ Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
20 01 02 03 (w delegaturach)							
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
○ Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁶⁰							
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)	0	0	0	0			
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- w centrali						
	- w delegaturach						
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓLEM	0						

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

⁶⁰ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁶¹ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- może zostać w pełni sfinansowany(a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Inicjatywa jest finansowana w ramach linii budżetowej przeznaczonej na wsparcie polityki transportowej (02.20.04.01); przeprogramowanie nie jest wymagane.

- wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając działy i linie budżetowe, których ma dotyczyć, odpowiadające im kwoty oraz proponowane instrumenty, które należy zastosować.

- wymaga rewizji WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁶²	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem								

⁶² Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody

Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

wpływ na zasoby własne

wpływ na dochody inne

Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁶³					Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3				
Artykuł ...									

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

--

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

⁶³ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.